



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW
STRATEGICZNYCH

zał. nr 1 do Uchwały nr 24/XXIII/2016
Rady Gminy Rędziny
z dnia 29.03.2016 r.

PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

KATOWICE – RĘDZINY, MARZEC 2016

Wykonawca:



ul. Rolna 14, 40-555 Katowice



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Wykonawca

Podstawa opracowania:

Podstawę opracowania Planu Mobilności dla Gminy Rędziny (etap 1. Diagnoza obszarów strategicznych oraz etap 2. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności) stanowi umowa nr 2151.19.2016 z dnia 16.02.2016 r., zawarta pomiędzy Gminą Rędziny, a spółką Collect Consulting S.A. z siedzibą w Katowicach.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Spis treści

1.	Streszczenie	6
2.	Charakterystyka Gminy.....	7
2.1	Uwarunkowania demograficzne	9
2.2	Uwarunkowania społeczno- gospodarcze.....	17
3.	Przegląd istniejących dokumentów strategicznych na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym oraz unijnym	20
3.1	Dokumenty lokalne.....	20
3.1.1	Strategia Rozwoju Gminy Rędziny.....	20
3.1.2	Strategia Rozwoju Gminy Rędziny na lata 2015-2020	21
3.1.3	Program Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny	23
3.1.2	Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2016-2020	27
3.2	Dokumenty regionalne.....	29
3.2.1	Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”	29
3.2.2	Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.....	31
3.2.3	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.....	34
3.2.4	Wstępna wersja Projektu Planu Transportowego Województwa Śląskiego.....	36
3.2.5	Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020...	37
3.2.6	Strategia Rozwoju Subregionu Północnego Województwa Śląskiego I Regionalnych Inwestycji Terytorialnych.....	38
3.3	Dokumenty krajowe	40
3.3.1	Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020	40
3.3.2	Polityka energetyczna Polski do 2030 roku	42
3.3.3	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	42
3.3.4	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie	43
3.3.5	Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025	44
3.3.6	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).....	45
3.3.7	Krajowa Polityka Miejska 2023.....	46
3.4	Dokumenty unijne.....	47
6.4.1	Strategia Europa 2020.....	48
6.4.2	Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście	48
4.	Diagnoza systemu planowania przestrzennego Gminy.....	50



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

4.1	Charakterystyka Gminy Rędziny	51
4.2	Analiza studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny	51
5.	Badania ankietowe w gospodarstwach domowych	54
6.	Diagnoza transportu publicznego w Gminie	58
6.1	Uwarunkowania lokalne.....	58
6.1.1	Analiza izochronowa dostępności komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Rędziny 63	
6.2	Wyniki badań ankietowych w gospodarstwach domowych.....	65
6.3	Wyniki badań ankietowych z użytkownikami transportu publicznego – GZK	71
7.	Diagnoza transportu samochodowego w Gminie	76
7.1	Opis sieci drogowej Gminy Rędziny.....	76
7.2	Wyniki badań ankietowych.....	78
8.	Diagnoza ruchu pieszego w Gminie.....	84
8.1	Uwarunkowania lokalne.....	84
8.2	Wyniki badań ankietowych.....	85
9.	Diagnoza transportu rowerowego w Gminie.....	87
9.1	Uwarunkowania lokalne.....	87
9.2	Wyniki badań ankietowych.....	87
10.	Diagnoza polityki parkingowej w Gminie.....	91
10.1	Uwarunkowania lokalne.....	91
11.	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Gminy.....	91
11.1	Cel i zakres opracowania	91
11.2	Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie śląskim ze szczególnym uwzględnieniem DK 91	92
11.3	Analiza bezpieczeństwa w Gminie Rędziny	98
11.4	Rekomendacje działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Gminie Rędziny.....	107
11.5	Podsumowanie analizy bezpieczeństwa w Gminie Rędziny.....	112
12.	Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie Gminy.....	113
11.1.	Obiekty handlowe	113
11.2.	Obiekty oświaty.....	113
11.3.	Obiekty kultury	114
11.4.	Lecznictwo otwarte	115



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

11.5.	Jednostki administracji	115
11.6.	Tereny rekreacyjno – sportowe	115
11.7.	Kościóły i cmentarze.....	116
13.	Podsumowanie diagnozy obszarów strategicznych.....	118
	Spis tabel.....	119
	Spis wykresów.....	120
	Spis rysunków	122
	Spis map.....	122



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

1. Streszczenie

Przeprowadzona w niniejszym opracowaniu diagnoza obszarów strategicznych została przygotowana na potrzeby Planu Mobilności dla Gminy Rędziny. Przedmiotowe opracowanie cechuje się kompleksowością podejścia i wieloaspektowością w kwestii mobilności. Opracowanie skupia się na pięciu blokach tematycznych, takich jak: transport publiczny, transport samochodowy, polityka parkingowa, ruch pieszki, ruch rowerowy.

W trakcie prac diagnostycznych wykorzystano dostępne dane ilościowe, w szczególności:

- statystyki GUS,
- informacje o potokach pasażerskich zgromadzone przez Gminy Zakład Komunikacyjny w Rędzinach, który jest operatorem przewozów użyteczności publicznej na terenie gminy,
- dane rozmieszczenia ludności w gminie Rędziny udostępnione przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- dane statystyczne zdarzeń drogowych wraz z charakterystyką zdarzenia na terenie gminy Rędziny udostępnione przez Komendę Miejską Policji w Częstochowie,
- materiały przekazane przez Zamawiającego.

Wartość dodaną opracowania stanowią wyniki badań społecznych: ilościowych i jakościowych. Badaniami objęto różne grupy interesariuszy systemu transportowego gminy:

- gospodarstwa domowe we wszystkich sołectwach gminy (431 ankiet w 188 gospodarstwach domowych),
- użytkownicy komunikacji zbiorowej GZK (100 osób),
- przeprowadzono również wywiady bezpośrednie z sołtysami, przedstawicielami Urzędu Gminy oraz Gminnego Zakładu Komunikacyjnego w Rędzinach.

Zebrane w ten sposób dane pozwoliły na sporządzenie diagnozy najważniejszych obszarów strategicznych wpływających na kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców: systemu transportu zbiorowego, motoryzacji indywidualnej w tym polityki parkingowej, ruchu rowerowego oraz pieszego. W opracowaniu znajdują się także odniesienia do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie sporządzonej diagnozy wskazano podstawowe problemy związane z kreowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie gminy Rędziny, które związane są przede wszystkim z dużym udziałem transportu indywidualnego w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców. W ramach diagnozy podjęto próbę identyfikacji działań mających na celu równoważenie mobilności miejskiej. Głównym źródłem wiedzy stały się w tej sytuacji wyniki badań społecznych. Podjęcie działań mających na celu równoważenie mobilności, w szczególności poprawy atrakcyjności i konkurencyjności transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej wymaga systemowego podejścia do zdiagnozowanych tendencji oraz zaangażowania szerokiego spektrum interesariuszy lokalnego systemu transportowego w szczególności: zarządców infrastruktury drogowej, organizatorów



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

transportu zbiorowego, przedsiębiorców oraz mieszkańców. Wspólny wysiłek powinien koncentrować się na zmianie zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Zmiana ta powinna polegać na zmniejszeniu popytu na podróże realizowane transportem indywidualnym przy jednoczesnym zwiększeniu udziału podróży odbywanych środkami transportu zbiorowego, rowerem i pieszo.

2. Charakterystyka Gminy

Gmina Rędziny położona jest w powiecie częstochowskim, który stanowi część województwa śląskiego, na północnym krańcu Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej. Obszar gminy o powierzchni 4136 hektarów zamieszkuje 9.960 osób (dane na koniec 2013 roku), co daje największą gęstość zaludnienia wśród gmin powiatu częstochowskiego (237 osób na 1 kilometr kwadratowy).

Gmina podzielona jest na 7 sołectw oraz jedno osiedle o nazwie Rędziny Osiedle. Sołectwa obejmują następujące tereny:

1. Sołectwo Kościelec (w skład sołectwa wchodzi przysiółki Madalina oraz Karolina)
2. Sołectwo Konin
3. Sołectwo Marianka Rędzińska
4. Sołectwo Rudniki
5. Sołectwo Rędziny – Okupniki
6. Sołectwo Rędziny – Wyrzów
7. Sołectwo Rędziny – Kolonia
8. Osiedle Rędziny

Gmina ma charakter przemysłowo-rolniczy. Przeważający obszar zajmują gospodarstwa i działki rolne. Lasy porastają jedynie 1,7% jej powierzchni.

Gmina Rędziny sąsiaduje z miastem Częstochowa oraz z gminami: Mstów, Mykanów i Kłomnice. Przez jej teren przebiegają trasa szybkiego ruchu DK-1 Warszawa-Katowice oraz droga krajowa DK-91 Częstochowa Piotrków Trybunalski. Dobre skomunikowanie gminy wpływa pozytywnie na jej rozwój.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na poniższej mapie przedstawiono położenie gminy na tle powiatu częstochowskiego.

Mapa 1 Położenie gminy na terenie obszaru powiatu częstochowskiego



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2016-2020.

Obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych tworzone są wokół ośrodków, które nie pełnią funkcji ośrodków wojewódzkich, ale posiadają duży potencjał oraz duże znaczenie dla rozwoju kraju.

Gmina Rzędziny jest funkcjonalnie powiązana z aglomeracją częstochowską, która składa się z trzech stref:

- rdzenia obejmującego miasto Częstochowę,
- strefy wewnętrznej obejmującej miasto Blachownię (z wyłączeniem obszaru wiejskiego otaczającego tę miejscowość),
- strefy zewnętrznej, do której należy gmina miejsko – wiejska Kłobuck oraz obszar wiejski gminy Blachownia oraz 10 gmin wiejskich z powiatu częstochowskiego i jedna gmina wiejska z powiatu kłobuckiego.

Ostatnia z wyżej wymienionych stref charakteryzuje się znaczącym udziałem powierzchniowym i demograficznym. Zajmuje ona ponad 80% obszaru aglomeracji częstochowskiej. W strukturze osadniczej strefy zewnętrznej aglomeracji częstochowskiej szczególną uwagę zwracają osiedla silnie zurbanizowane i zindustrializowane, wśród których miejsce szczególnie zajmują Rzędziny. W zewnętrznej strefie obserwowane jest zjawisko



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

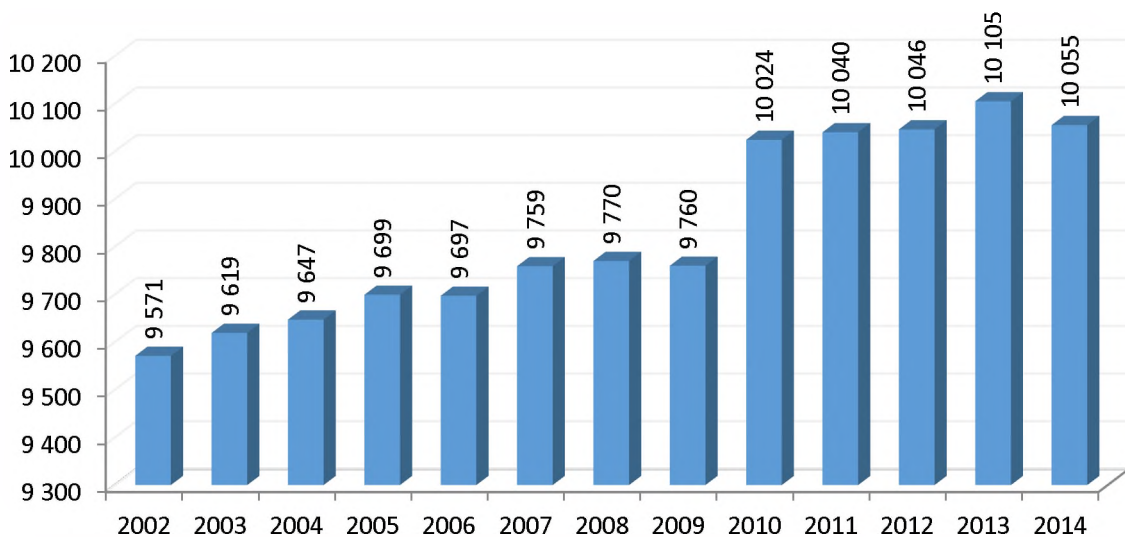
suburbaznizacji, które polega na wyludnianiu się centrum obszaru funkcjonalnego i rozwoju tejże strefy.

Ponadto miasta Częstochowa zapewnia mieszkańcom gminy dostęp do oświaty i szkolnictwa wyższego, usług z zakresu ochrony zdrowia, administracji szczebla powiatowego i wojewódzkiego (siedziby delegatur urzędów wojewódzkich).

2.1 Uwarunkowania demograficzne

Gminę Rędziny w 2014 r. zamieszkiwało 10 055 osób. W ostatnich latach liczba ludności w gminie systematycznie wzrastała. Najwyższy wzrost liczby ludności zaobserwowano w 2010 r., kiedy to liczba mieszkańców wzrosła o 2,7% w stosunku do roku poprzedniego. Niewielki spadek liczby ludności, bo o 0,5% w stosunku do roku poprzedniego odnotowano w 2014 r.

Wykres 1 Liczba mieszkańców gminy Rędziny w latach 2002-2014



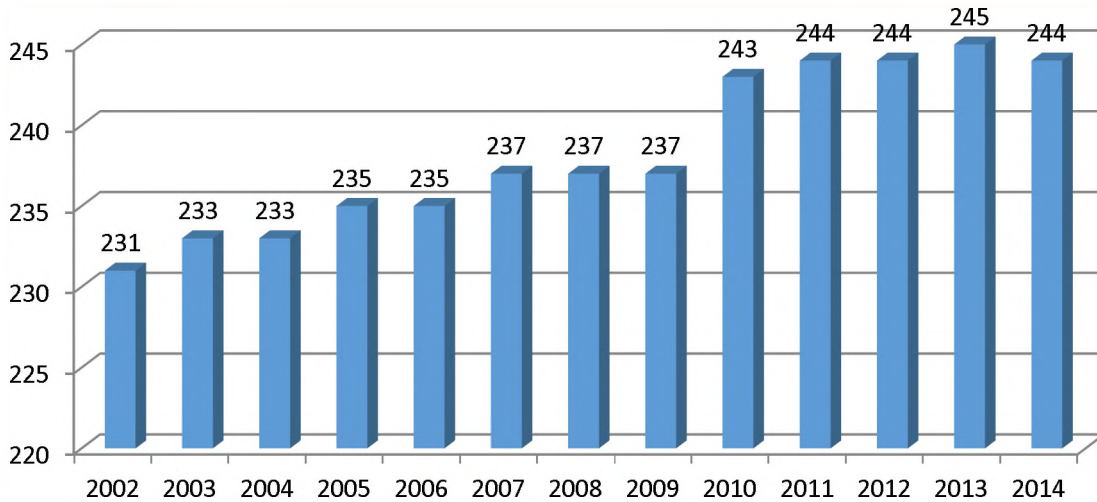
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

W latach 2002-2014 gęstość zaludnienia w gminie Rędziny utrzymywała się na poziomie 231-244 osób/km².



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

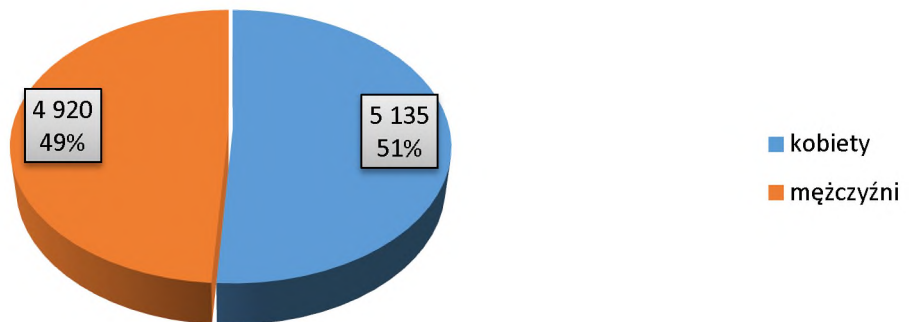
Wykres 2 Gęstość zaludnienia w gminie Rędziny w latach 2002-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Struktura mieszkańców według płci w gminie Rędziny jest zbliżona do typowej struktury w całej populacji. W 2014 r. 51% mieszkańców gminy to kobiety, natomiast 49% to mężczyźni.

Wykres 3 Struktura mieszkańców gminy Rędziny według płci w 2014 r.



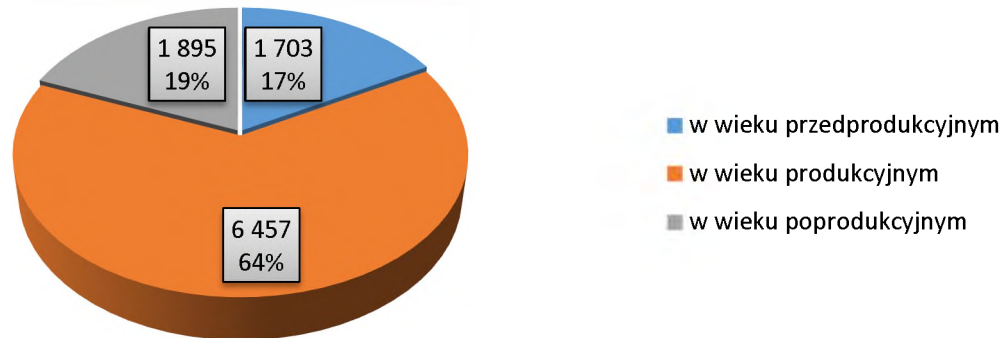
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Najliczniejszą grupę mieszkańców gminy Rędziny stanowią osoby w wieku produkcyjnym, których udział w grupie mieszkańców wynosił w 2014 r. 64%. Osoby młode (w wieku przedprodukcyjnym, tj. do 17 lat) stanowią 17% mieszkańców gminy, natomiast osoby w wieku poprodukcyjnym stanowią 19% mieszkańców.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

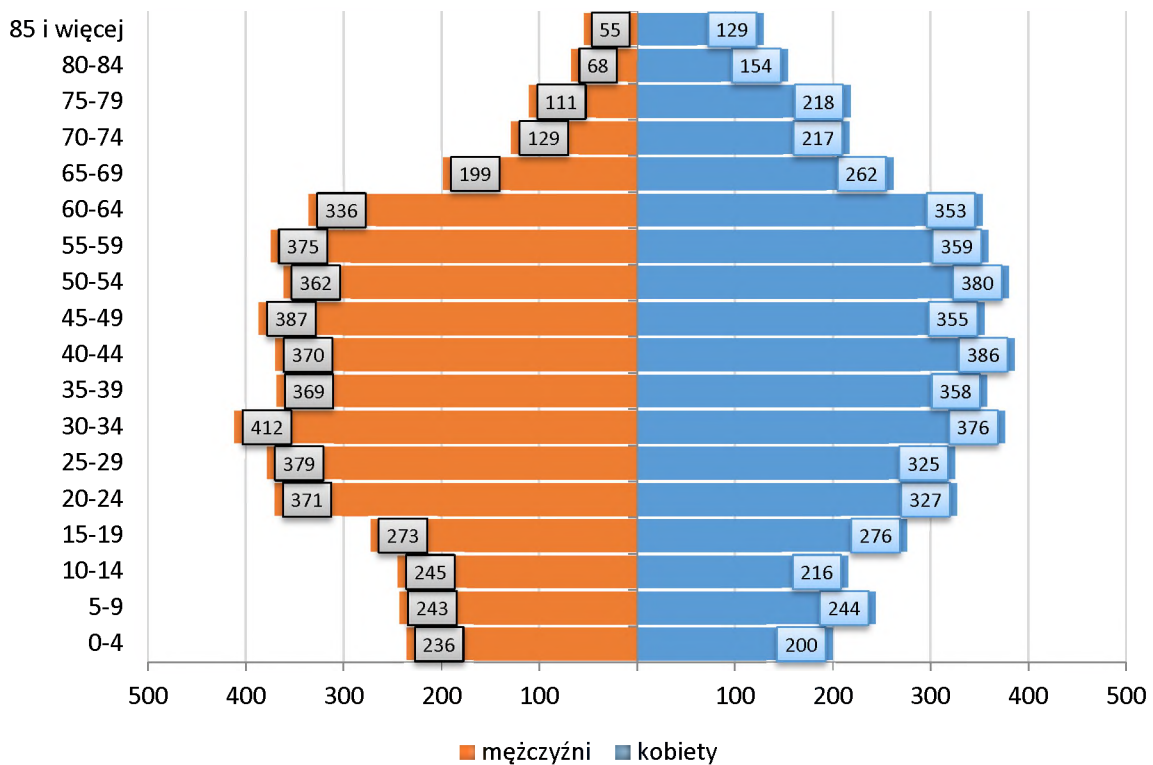
Wykres 4 Struktura mieszkańców gminy według ekonomicznych grup wieku w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Piramida wieku i płci ludności dla danych z 2014 r. ma kształt regresywny, czyli typowy dla większości miast i gmin Polski. Taki kształt piramidy świadczy o tym, że populacja w gminie Rzędziny ma cechy populacji wymierającej. Zauważalna jest znaczna asymetria w grupie osób starszych (powyżej 65 roku życia), gdzie występuje nadwyżka kobiet nad mężczyznami.

Wykres 5 Piramida wieku i płci mieszkańców gminy Rzędziny w 2014 r.



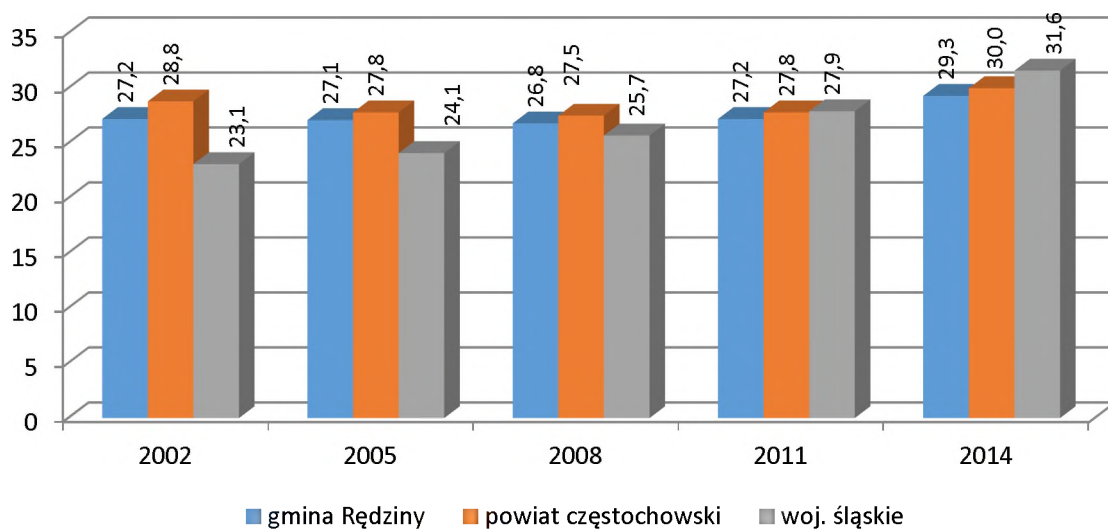
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Współczynnik obciążenia demograficznego mierzonego jako stosunek osób w wieku poprodukcyjnym do 1000 osób w wieku produkcyjnym w gminie Rędziny w 2014 r. wynosił 29,3. Oznacza to, że na 1000 osób w wieku produkcyjnym przypada około 29 osób starych. W 2014 r. wartość współczynnika obciążenia demograficznego była niższa niż w powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim, co nieco korzystniej przekłada się na ocenę sytuacji demograficznej, jednakże należy zauważyć, że w ostatnich latach wskaźnik ten wzrasta.

Wykres 6 Współczynnik obciążenia demograficznego w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



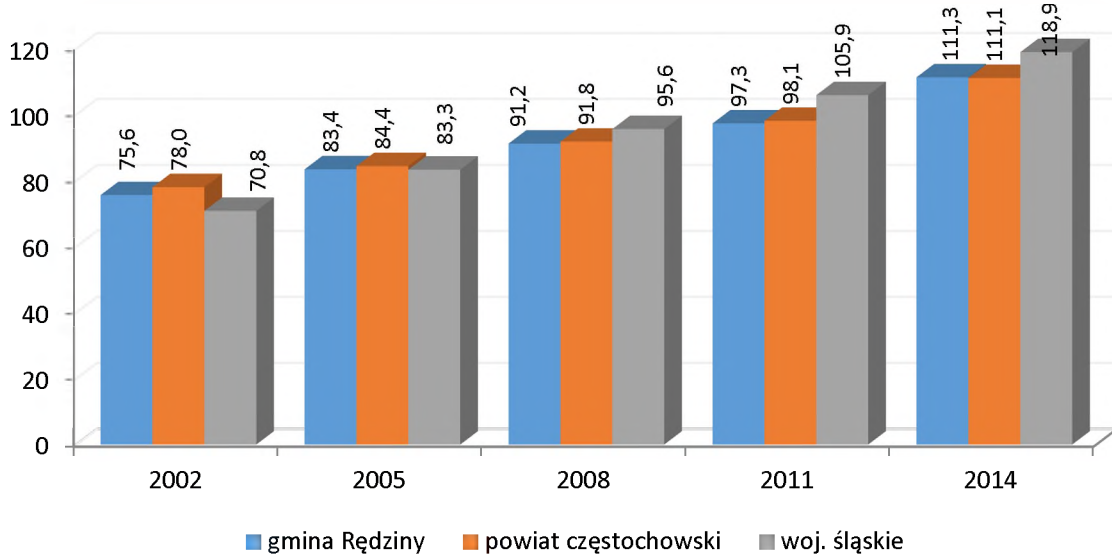
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Indeks starości demograficznej, czyli stosunek liczby osób starych (w wieku poprodukcyjnym) do liczby osób młodych (w wieku przedprodukcyjnym) w 2014 r. wynosił 111,3, co oznacza, że na 1000 osób młodych przypada około 111 osób starych. W ostatnich latach obserwuje się, że indeks ten jest nieco niższy w gminie Rędziny w porównaniu z powiatem częstochowskim oraz województwem śląskim, jednakże z roku na rok systematycznie wzrasta.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

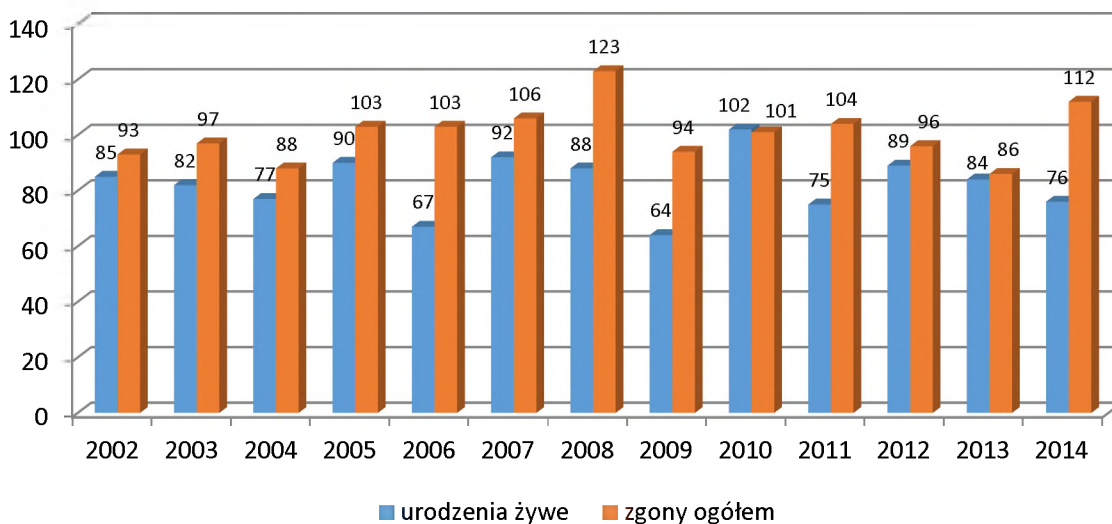
Wykres 7 Indeks starości demograficznej w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Negatywne zmiany w zakresie liczby ludności w gminie Rędziny potwierdza fakt, że każdego roku w gminie rodzi się mniej osób niż umiera. Wyjątkiem był 2010 r., kiedy urodziło się 102 dzieci, natomiast zmarło 101 osób.

Wykres 8 Struktura urodzeń i zgonów w gminie Rędziny



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

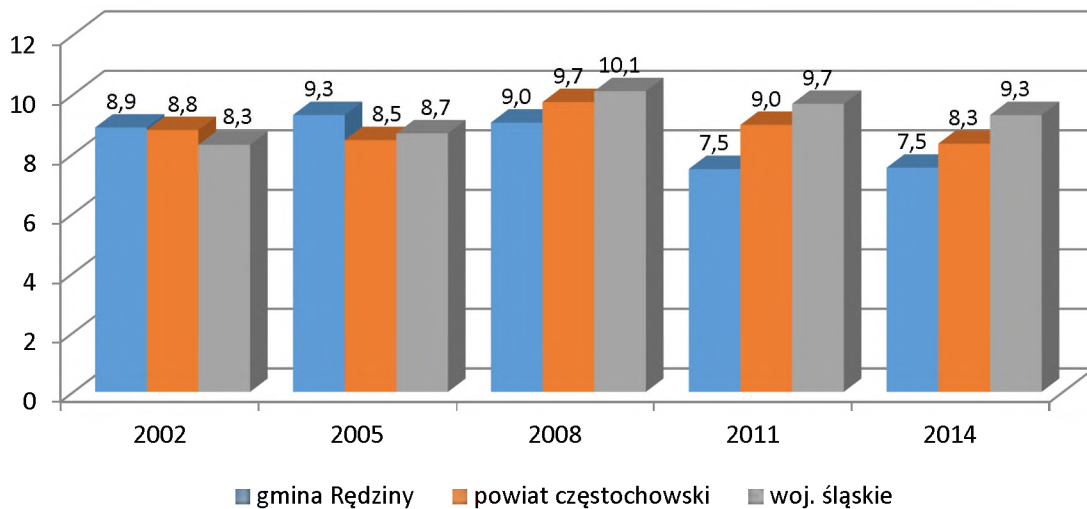
W 2014 r. na każdy 1000 mieszkańców gminy Rędziny urodziło się 7,5 dzieci, czyli mniej niż w powiecie częstochowskim oraz mniej niż w województwie śląskim. Taka tendencja utrzymywała się już w poprzednich latach (m.in. 2008 r. i 2011 r.). Jedynie w 2002 r. i 2005 r.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

liczba urodzeń na 1000 mieszkańców była wyższa niż w powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim.

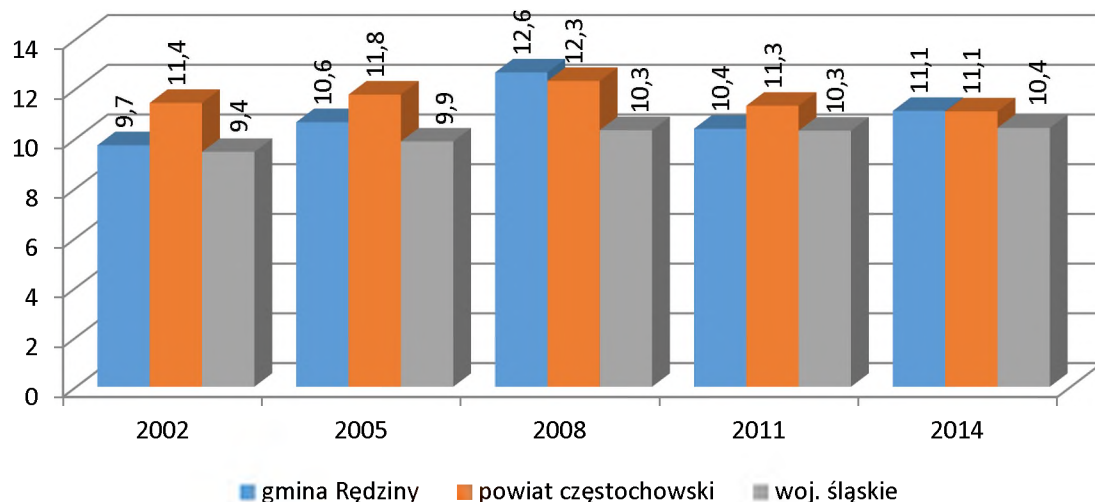
Wykres 9 Liczba urodzeń na 1000 mieszkańców w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

W 2014 r. na każdy 1000 mieszkańców gminy Rędziny umierało około 11 osób. W 2014 r. współczynnik ten utrzymywał się na tym samym poziomie jak w powiecie częstochowskim, ale nieco wyższym niż w województwie śląskim. W większości okresów liczba zgonów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców była niższa niż w powiecie częstochowskim (z wyjątkiem 2008 r.).

Wykres 10 Liczba zgonów na 1000 mieszkańców w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



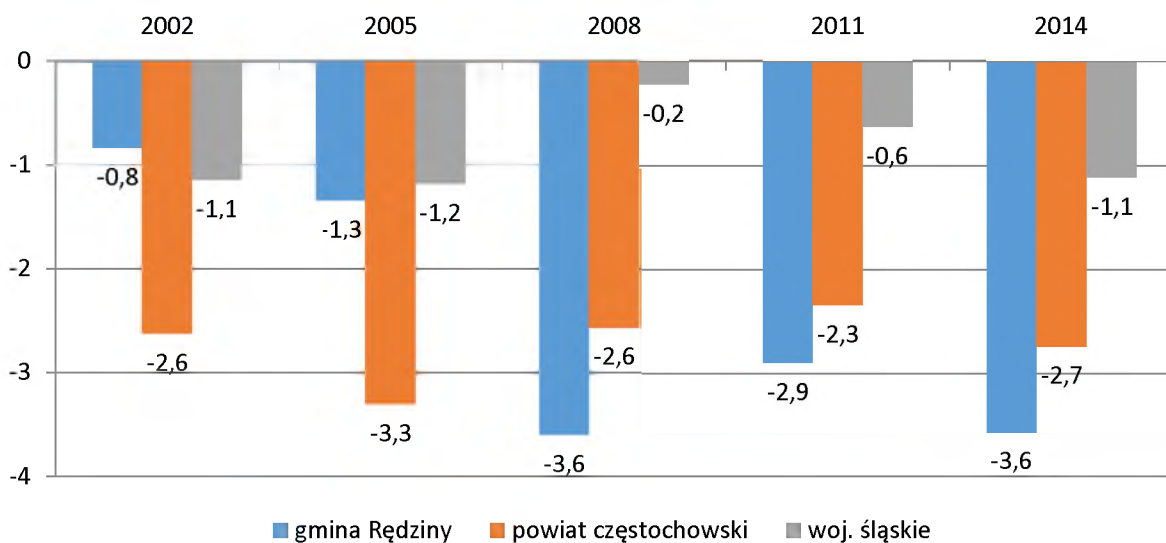
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Współczynnik przyrostu naturalnego ludności, mierzonego jako różnica pomiędzy liczbą urodzeń a liczbą zgonów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w ostatnich latach w gminie Rędziny utrzymywała się na bardzo niskim, ujemnym poziomie. Taka tendencja nie jest niczym nowym, ponieważ utrzymuje się w większości miast i gmin w Polsce. W 2008, 2011 oraz 2014 współczynnik przyrostu naturalnego w gminie Rędziny był znacznie niższy niż w powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim. Taki stan rzeczy świadczy o tym, że liczba urodzeń nie rekompensuje liczby zgonów.

Wykres 11 Współczynnik przyrostu naturalnego w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



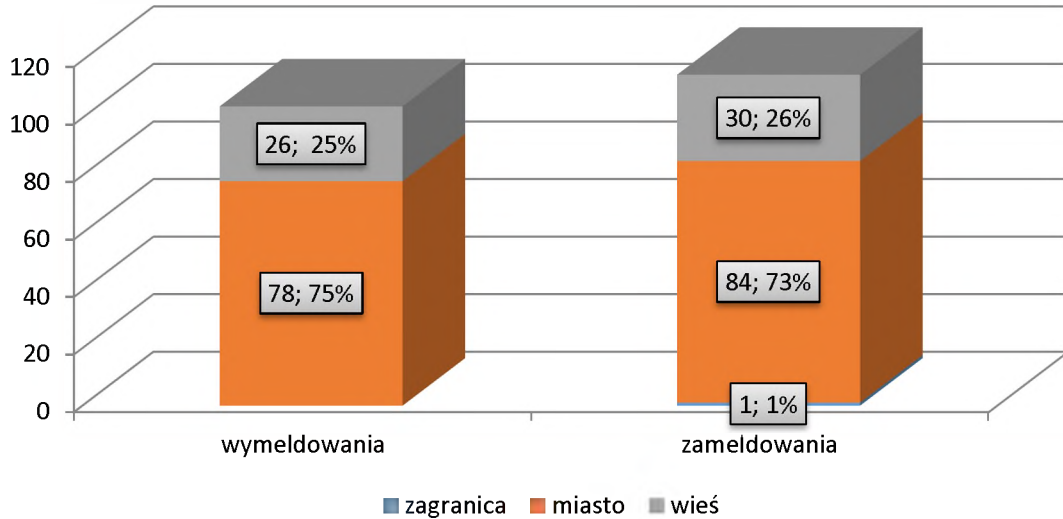
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Korzystnym zjawiskiem w gminie Rędziny jest duża liczba zameldowań, która rekompensuje liczbę wymeldowań. W emigracjach ludności dominują wymeldowania do miast, które stanowią 75% wszystkich wymeldowań. W 2014 r. 26 mieszkańców gminy wymeldowało się na wieś, co stanowi 25% wszystkich wymeldowań. Wymeldowania za granicę w gminie Rędziny w ostatnich latach stanowią znikomy odsetek, a w 2014 r. w ogóle nie miały miejsca. W 2014 r. w gminie Rędziny zameldowało się 115 osób. Większość osób meldujących się to osoby z miast (73%). Zameldowania ze wsi stanowią 26% wszystkich zameldowań. Pozostały 1% to osoby meldujące się z zagranicy.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

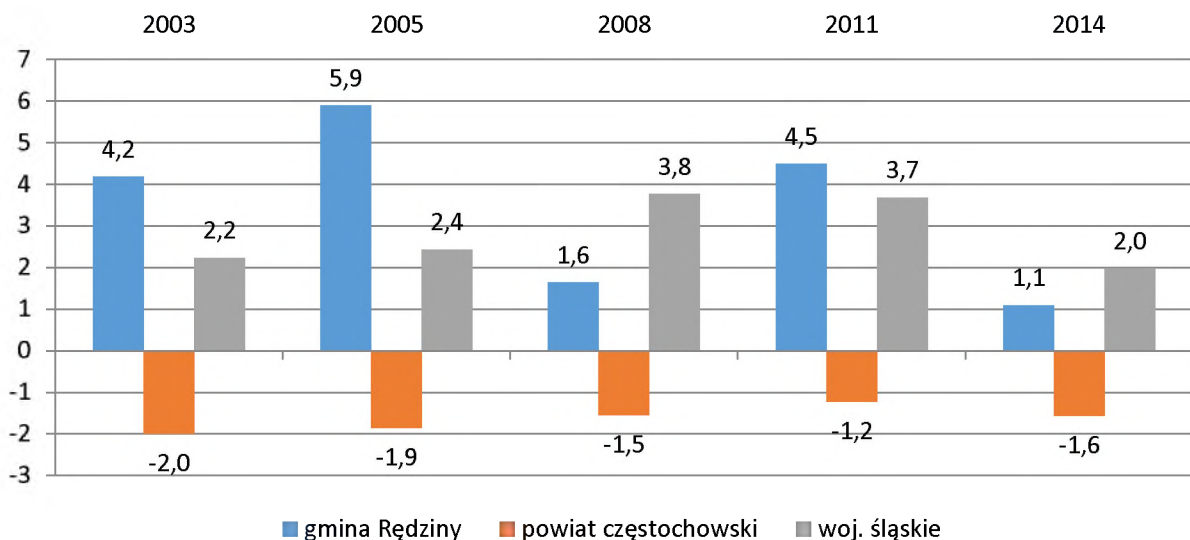
Wykres 12 Struktura zameldowań i wymeldowań w gminie Rędziny



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Gmina Rędziny korzystnie wypada na tle powiatu częstochowskiego i województwa śląskiego, ponieważ w ostatnich latach wskaźnik salda migracji (liczba migracji na 1000 mieszkańców) wielokrotnie był wyższy niż w powiecie i województwie. Saldo migracji jest to różnica pomiędzy liczbą zameldowań a liczbą wymeldowań. W powiecie częstochowskim od lat utrzymuje się ujemne saldo migracji. W województwie śląskim saldo to utrzymuje się na dodatnim poziomie, jednak nieco niższym niż w gminie Rędziny (z wyjątkiem 2008 r. o 2014).

Wykres 13 Wskaźnik salda migracji w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach



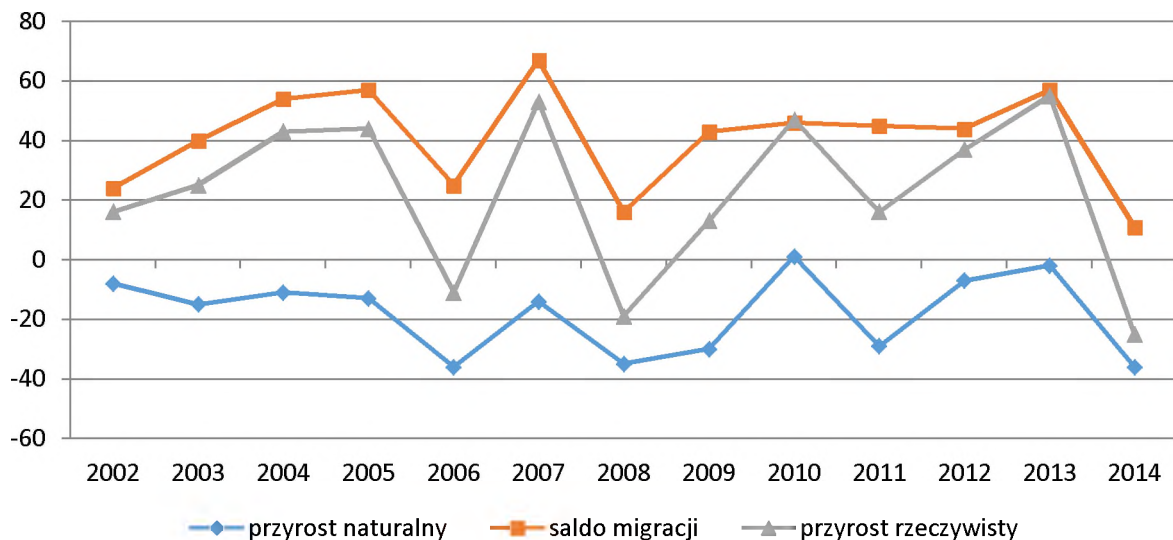
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Ostatecznie stwierdzić można, że przyrost rzeczywisty (mierzony jako suma salda przyrostu naturalnego oraz salda migracji) w gminie Rędziny w ostatnich latach utrzymywał się na dodatnim poziomie. Jedynym wyjątkiem był 2006 r., 2008 r. oraz 2014 r., kiedy to przyrost rzeczywisty był ujemny. Mimo ujemnego przyrostu naturalnego, w ostatnich latach liczba mieszkańców gminy Rędziny wzrastała, co spowodowane było dodatnim saldem migracji (nadwyżką liczby zameldowań nad liczbą wymeldowań).

Wykres 14 Przyrost rzeczywisty, przyrost naturalny oraz saldo migracji w gminie Rędziny w latach 2002-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 4.03.2016]

Podsumowując, zauważyć można, że sytuacja demograficzna w gminie Rędziny jest korzystna. Szczególnym elementem przemawiającym za pozytywną oceną gminy jest utrzymujące się od lat dodatnie saldo migracji, które w znacznym stopniu rekompensuje ujemny przyrost naturalny.

2.2 Uwarunkowania społeczno- gospodarcze

W gminie działa ponad pół tysiąca podmiotów gospodarczych: od dużych zakładów przemysłowych, takich jak CEMEX Polska Sp. z o.o., Cementownia Rudniki produkująca cement oraz Zakłady Chemiczne "Rudniki" SA produkujące krzemiany wykorzystywane w branży chemicznej i budowlanej, do małych firm rodzinnych działających w różnych dziedzinach gospodarki.

Wśród mniejszych firm dominują zakłady wytwarzające obuwie oraz akcesoria do ich produkcji, a także przedsiębiorstwa produkujące makaron.

Do największych przedsiębiorstw funkcjonujących na terenie gm. należą:

- Cementownia „Rudniki” S. A
- Zakłady Chemiczne S. A
- Zakłady Narzędzi Medycznych Chirmed Vamag S. A

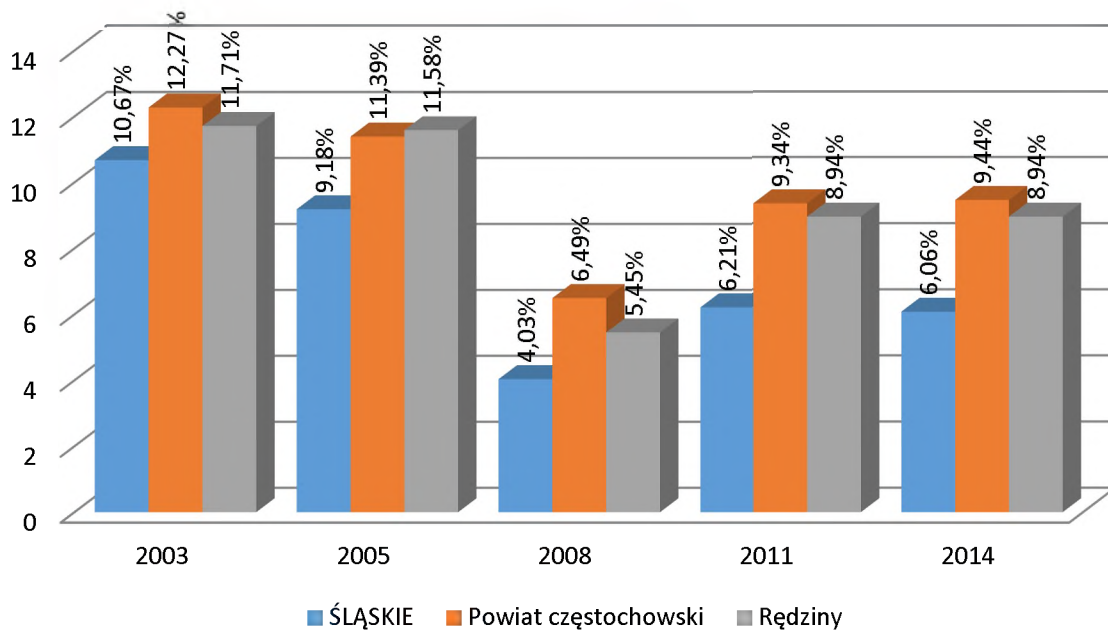


PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Goliard - produkcja makaronów spółka z o. o.

W gminie Rzędziny udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w okresie ostatnich 5 lat utrzymuje się na poziomie niecałych 9%. Oznacza to, że w gminie Rzędziny występuje mniejsze bezrobocie niż w powiecie częstochowskim, aczkolwiek jest wyższe niż w województwie śląskim o około 3%.

Wykres 15 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w %



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 7.03.2016]

W gminie Rzędziny w 2014 r. były zarejestrowane 846 podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON. Duża część podmiotów działa w sektorze przemysłowym, szczególnie w przemyśle chemicznym i maszynowym.

Tabela 1 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w 2014 r.

	Powiat częstochowski	Gmina Rzędziny
ogółem	10 481	846
w tym w sektorze:		
rolniczym	550	19
przemysłowym	1 919	214
budowlanym	1 256	76
na 10 tys. ludności	772	841

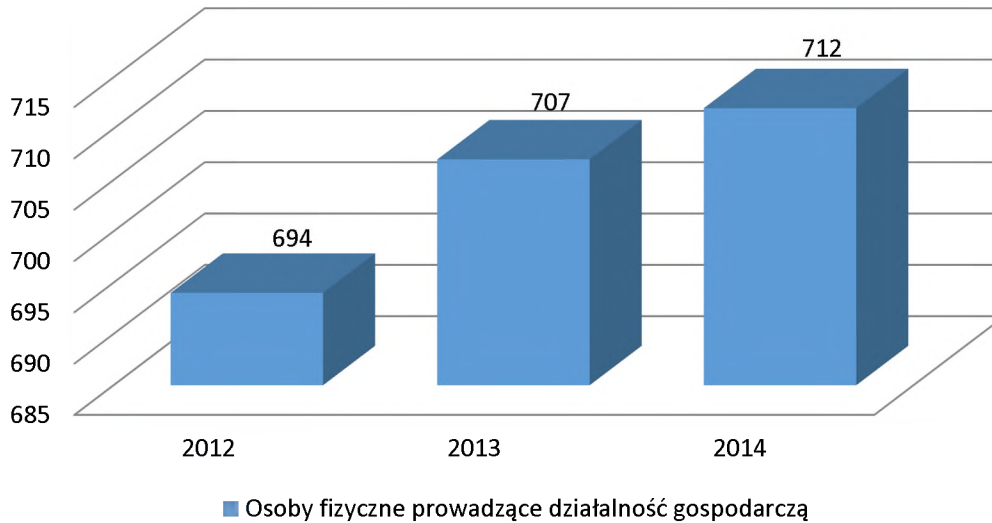
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 7.03.2016]

W gminie Rzędziny liczba podmiotów gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne stale wzrasta. Na przestrzeni lat 2012-2014 ich liczba wzrosła o 18. Świadczy to o rozwoju lokalnej przedsiębiorczości która wywiera pozytywny wpływ na ogólny rozwój gminy.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Wykres 16 Liczba podmiotów gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne na terenie gminy Rędziny



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 7.03.2016]

Liczba mieszkań w Rędzinach z roku na rok wzrasta. Na przestrzeni 10 lat wzrosła o 241 mieszkania. Przeciętna powierzchnia użytkowa 1 mieszkania wzrosła z 82,5 m² do 89,5 m².

Tabela 2 Liczba mieszkań w Rędzinach i ich przeciętna powierzchnia użytkowa

	2004 r.	2008 r.	2010 r.	2014 r.
liczba mieszkań	2 868	2 943	3 017	3 110
przeciętna powierzchnia użytkowa 1 mieszkania	82,5	84,5	87,3	89,5

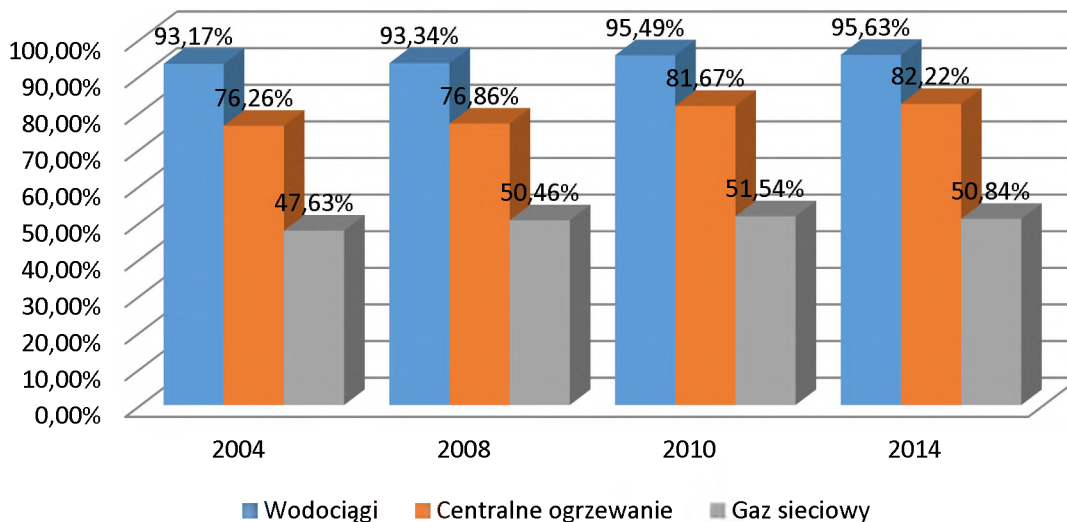
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 7.03.2016]

Mieszkania w Rędzinach są bardzo dobrze wyposażone w instalacje techniczno-sanitarne. Sieć wodociągową posiada ponad 95% mieszkań, centralne ogrzewanie ponad 82% a gaz sieciowy ponad połowa mieszkań. Na przestrzeni 10 lat, najwięcej inwestycji przeprowadzono w zakresie wyposażania mieszkań w centralne ogrzewanie (wzrost o 6%).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Wykres 17 Wyposażenie mieszkań w instalacje techniczno-sanitarne w Rędzinach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [dostęp dnia 7.03.2016]

Podsumowując stwierdzić można, że sytuacja społeczno - gospodarcza gminy Rędziny jest korzystna. Faktem potwierdzającym pozytywną ocenę jest niewątpliwie rozwój lokalnej przedsiębiorczości. Na terenie gminy prężnie działają liczne podmioty gospodarcze, w tym duże zakłady przemysłowe, które przyczyniają się do ogólnego rozwoju gminy. Potwierdzeniem tego stanu rzeczy jest również poziom bezrobocia oscylujący w ciągu ostatnich 5 lat na poziomie 9% i który jest mniejszy niż poziom bezrobocia w powiecie częstochowskim.

3. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym oraz unijnym

3.1 Dokumenty lokalne

W podrozdziale tym dokonano przeglądu lokalnych dokumentów strategicznych Gminy Rędziny. Przeanalizowano zapisy Strategii Rozwoju Gminy oraz Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Prezentowane dokumenty mają charakter ogólny, jednak wskazują najważniejsze niedobory w lokalnym systemie transportowym oraz formułują cele strategiczne dotyczące systemu transportowego i komunikacyjnego analizowanego obszaru.

3.1.1 Strategia Rozwoju Gminy Rędziny



Strategia Rozwoju Gminy Rędziny jest podstawowym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju gminy.

Misją gminy Rędziny czyli celem dążeń wspólnoty samorządowej, jest stworzenie środowiska przyjaznego dla swoich mieszkańców oraz podniesienie poziomu ich życia do przeciętnego standardu europejskiego



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

przez zapewnienie stałego zrównoważonego rozwoju opartego na solidnej bazie gospodarczej oraz przy wykorzystaniu wiedzy, umiejętności i talentów ludzi.

Osiągnięcie tego stanu możliwe będzie poprzez realizację następujących celów rozwoju:

1. *Stymulowanie rozwoju lokalnego sektora gospodarczego w celu zwiększenia dochodów mieszkańców i budżetu gminy oparte na wykorzystaniu szans wynikających z korzystnego położenia gminy oraz posiadany potencjał gospodarczym,*
2. *Stworzenie przyjaznych warunków do życia oraz wypracowanie pozytywnego wizerunku gminy jako gminy nowoczesnej, sprawnie zarządzanej, bezpiecznej,*
3. *Działanie w zakresie wzrostu aktywności gospodarczej i jej efektywności zwłaszcza w sferze pozarolniczej,*
4. *Kształtowanie stosunków partnerstwa z podmiotami i jednostkami wewnątrz społeczności lokalnej i w jej otoczeniu,*
5. *Podnoszenie poziomu edukacji na miarę aspiracji młodego pokolenia i 20 wyzwań cywilizacyjnych przyszłości.*

Z punktu widzenia Planu Mobilności dla Gminy Rędziny, którego nadrzędnym celem jest równoważenie mobilności mieszkańców, istotne są następujące kierunki działania:

1. Zagospodarowanie terenu wokół stawów w Madalinie i Rędzinach Okupnikach jako miejsc wypoczynku,
2. Budowa placów zabaw dla dzieci oraz ścieżek rowerowych,
3. Budowa chodników wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu samochodowego na terenach zabudowanych,
4. Organizacja i urządzenie parkingów,
5. Budowa nowych i modernizacja istniejących dróg w tym realizacja połączenia autostrady z drogą krajową DK-91.

3.1.2 Strategia Rozwoju Gminy Rędziny na lata 2015-2020



Strategia Rozwoju Gminy Rędziny jest podstawowym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju gminy. Dokument przyjęty został Uchwałą nr XIX/108/2015 Rady Gminy Rędziny z dnia 30 grudnia 2015 r.

Strategia jako dokument strategiczny składa się z części diagnostycznej (opisującej stan obecny) oraz z części strategicznej (definiującej wizję, misję oraz konkretyzację kierunków rozwojowych).

Podstawą diagnozy były badania ankietowe przeprowadzone wśród mieszkańców Gminy. Ankietowani oceniali poszczególne dziedziny życia oraz lokalną gospodarkę. Najlepiej oceniono dostępność do komunikacji oraz transport publiczny. Gmina Rędziny może być dumna przede wszystkim z własnej komunikacji publicznej. Istotnym priorytetem w rozwoju gminy powinna być budowa i modernizacja istniejących dróg (7,78%) oraz rozwoju transportu publicznego (2,02%). Ponadto badania wykazały, że gmina jest warta polecenia jako miejsce zamieszkania (86%), gdzie można czuć się bezpiecznie (64%).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Misją Gminy Rędziny, czyli celem dążeń wspólnoty samorządowej przy współpracy z lokalną społecznością jest stworzenie środowiska przyjaznego dla swoich mieszkańców przedsiębiorców tu działających oraz zapewnienie stałego zrównoważonego rozwoju opartego na solidnej bazie gospodarczej i społecznego przy wykorzystaniu talentów ludzi. Poprzez promocję swoich walorów (Gmina) poprawia atrakcyjność inwestycyjną oraz stwarza wizerunek miejsca wartego zamieszkania i odpoczynku.

Na podstawie wyników diagnozy oraz przeprowadzonych badań określono priorytety rozwoju oraz cele strategiczne. Priorytety rozwoju gminy Rędziny koncentrują się wokół zagadnień gospodarczych, społecznych oraz przestrzenno-środowiskowych oraz przyporządkowanym im działaniom. Działania odznaczają się różnym stopniem szczegółowości. Część z nich ma charakter konkretnych projektów, pozostałe o bardziej skomplikowanej naturze wymagają opracowania dalszych dokumentów – np. Wieloletnia Prognoza Finansowa czy Program Gospodarki Niskoemisyjnej, które po uchwaleniu przez Radę Gminy staną się podstawą do ich wdrożenia.

Osiągnięcie stanu docelowego możliwe będzie poprzez realizację następujących priorytetów i celów strategicznych:

Nazwa priorytetu	Nazwa celu strategicznego
Priorytet 1 – przestrzeń i środowisko naturalne	Cel strategiczny - funkcjonalne zagospodarowania przestrzeni wraz z rozwojem określającym obszary i cele lokalnej polityki rozwoju.
Priorytet 2 – społeczeństwo	Cel strategiczny - wysoka jakość życia mieszkańców
Priorytet 3 – gospodarka	Cel strategiczny – stworzenie warunków do efektywnego rozwoju gospodarczego oraz turystyki

Zródło: Strategia Rozwoju Gminy Rędziny na lata 2015-2020

Tak jak wspomniano wcześniej, zapisy Strategii koncentrują się wokół trzech równoważących się wzajemnie płaszczyzn, tak aby Gmina stała się atrakcyjnym miejscem do zamieszkania, wypoczynku oraz prowadzenia działalności gospodarczej. Opisywana Strategia jest dokumentem kierunkowym względem Planu Mobilności dla Gminy Rędziny. Cele i działania zbieżne z opracowywanym Planem Mobilności to przede wszystkim pierwszy cel strategiczny wraz z działaniami przewidzianymi do realizacji.

Pierwszy cele strategiczny to *funkcjonalne zagospodarowania przestrzeni wraz z rozwojem określającym obszary i cele lokalnej polityki rozwoju*, w ramach którego, proponowane są następujące działania:

- Budowa, przebudowania, modernizacja dróg publicznych na terenie gminy, ze szczególnym naciskiem na poprawę całości układu komunikacyjnego w Gminie.
- Poprawa dostępności komunikacyjnej do terenów przeznaczonych pod budownictwo i inwestycje.
- Podtrzymanie wysokiej jakości obsługi transportu zbiorowego.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Rozbudowa systemu ścieżek pieszo-rowerowych.
- Rozbudowa sieci oświetlenia na obszarze gminy (z wykorzystaniem oświetlenia energooszczędnego).

3.1.3 Program Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Rędziny na lata 2015-2018 z perspektywą do 2021 r. jest dokumentem strategicznym, obejmującym obszar całej Gminy, zawierającym zobowiązanie do wdrażania przez samorząd działań mających na celu poprawę efektywności wykorzystania paliw i energii oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery.

Celem Planu jest uporządkowanie i organizacja działań podejmowanych przez Gminę sprzyjających poprawie jakości powietrza, dokonanie oceny stanu sytuacji w gminie w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz dobór działań, które zostaną podjęte i mogą zostać podjęte w przyszłości dla osiągnięcia ww. celów. W swojej istocie Plan dotyczy działań planowanych i rozpatrywanych do podjęcia na obszarze terytorialnym Gminy.

Dokument ten został opracowany przed Planem Mobilności dla Gminy Rędziny, dlatego w PGN zawarto elementy planu zrównoważonej mobilności. Zaangażowanie Gminy na tym polu jest wyrażone przede wszystkim poprzez podejmowane w ramach PGN następujących zadań, takich jak:

- zakup ekologicznych środków transportu publicznego (zadanie 2),
- Budowa nowych linii oświetlenia ulicznego (zadanie 5),
- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej umożliwiająca zwiększenie płynności ruchu, udrożnienie „wąskich gardeł” i ograniczenie intensywności i czasu występowania niekorzystnych efektów w związku z nadmierną koncentracją ruchu samochodowego (zadanie 6),
- uzupełnianie infrastruktury drogowej o elementy infrastruktury towarzyszącej wspomagające rozwój transportu pieszego, rowerowego oraz zwiększające komfort i dostępność transportu publicznego (zadanie 6 i zadanie 8),
- wprowadzanie zdalnych usług publicznych w Gminie, które doprowadzą do zmniejszenia udziału spraw załatwianych bezpośrednio w urzędzie i jednostkach gminnych przy wykorzystaniu własnych środków transportu (zadanie 10).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

W poniższej tabeli przedstawiono zadania – elementy planu zrównoważonej mobilności, wpisane do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny.

Tabela 3 Zadania zbieżne z założeniami Planu Mobilności dla Gminy Rędziny zaproponowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny

Zadanie nr 2	Zakup autobusów niskopodłogowych dla GZK Rędziny
Krótki opis zadania	Przedmiotem zadania jest zakup autobusów niskopodłogowych szt. 4, spełniających normę spalania EURO 6 dla Gminnego Zakładu Komunikacji w Rędzinach z/s w Rudnikach. Zakupione autobusy wzmocnią tabor przewozowy i będą wykorzystywane na trasach obsługiwanych przez GZK. Parametry techniczne autobusów pozwolą na zmniejszenie emisji spalin oraz zmniejszenie zużycia paliwa.
Zakładany efekt środowiskowy	Obniżenie emisji z gminnych środków transportu zbiorowego
Obniżenie zużycia energii [kWh/rok]	-
Obniżenie zużycia paliw [GJ/rok]	1 054,50
Obniżenie emisji CO ₂ [Mg/rok]	78,21
Zadanie nr 5	Budowa nowych linii oświetlenia ulicznego
Krótki opis zadania	Przedmiotem zadania jest budowa nowych linii oświetlenia ulicznego z zastosowaniem opraw energooszczędnych typu LED na długości ok. 2 km. Zadanie komplementarne do zadania nr 7 (wprowadzenie odnawialnych źródeł energii). Pomimo wysokich kosztów inwestycyjnych związanych z realizacją zadania (zakup opraw) oczekuje się umiarkowanych oszczędności w wydatkach na energię elektryczną (mniejsze zużycie) i na wymianę źródeł światła (dłuższy cykl życia urządzeń).
Zakładany efekt środowiskowy	Zmniejszenie zużycia energii, zmniejszenie emisji związanej ze zużywaną energią elektryczną
Obniżenie zużycia energii [kWh/rok]	494 275,50
Obniżenie zużycia paliw [GJ/rok]	-
Obniżenie emisji CO ₂ [Mg/rok]	65,41



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Zadanie nr 6	Budowa nowych i modernizacja istniejących dróg publicznych
Krótki opis zadania	<p>Przedmiotem zadania jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg publicznych w gminie Rędziny wraz z infrastrukturą towarzyszącą, taką jak: chodniki, ścieżki rowerowe, odwodnienie, zatoki autobusowe. Efektem prac objętych zadaniem będzie połączenie Marianki Rędzińskiej oraz Częstochowy poprzez ul. Srebrną z Rudnikami, Kościelcem, lotniskiem i autostradą A1. Pracami zostanie objęty odcinek o długości ok. 4 km. Wyposażenie odcinka w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą pozwoli na skuteczne umożliwienie ruchu rowerowego i pieszego wzdłuż tworzonego i remontowanego odcinka oraz przyczyni się do poprawy dostępności i komfortu wykorzystania transportu publicznego.</p>
Zakładany efekt środowiskowy	<p>Dla wyliczenia oszczędności w zużyciu paliwa oraz związanych z tym ograniczeń w emisji przyjęto następujące założenia:</p> <ul style="list-style-type: none">• poprawi się płynność ruchu na odcinkach łączących Mariankę Rędzińską, Rędziny, Rudniki Kościelec, północno wschodnią część miasta Częstochowy oraz trasy A1/E75 i 91,• zmniejszy się skala okresowych problemów dojazdu do i wyjazdu z lotniska Rudniki (dotyczy to przede wszystkim organizowanych tam imprez),• zwiększy się dostępność komunikacji miejskiej oraz liczba osób z niej korzystających w miejscowościach Marianka Rędzińska, Rędziny, Rudniki. <p>Zgodnie z przyjętymi założeniami oczekuje się, że ograniczenie zużycia paliwa i emisji będzie efektem płynniejszego ruchu, oraz eliminacji emisji spalin na biegu jałowym, oczekujących na możliwość ruchu).</p>
Obniżenie zużycia energii [kWh/rok]	-
Obniżenie zużycia paliw [GJ/rok]	670,21
Obniżenie emisji CO ₂ [Mg/rok]	47,88



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Zadanie nr 8	Budowa nowych ciągów pieszo-rowerowych
	<p>Głównym celem zadania jest wytworzenie infrastruktury ciągłej i punktowej w postaci ścieżek rowerowych, ciągów pieszych i miejsc postojowych dla rowerów, tworzących spójny system połączeń na terenie Gminy. Osiągnięcie tego celu umożliwi skuteczne przekierowanie części indywidualnego ruchu samochodowego na ruch rowerowy i pieszy, zwłaszcza w sezonie wiosenno-letnim, co przyczyni się do ograniczenia emisji spalin z ruchu samochodowego. Szczególne znaczenie w stworzeniu takiego systemu mają trasy wewnątrz gminne, pokonywane przez mieszkańców w trybie codziennym, łączące miejsca ich zamieszkania z miejscami pracy, kształcenia, punktami handlowo-usługowymi oraz obiektami kulturalno-sportowymi.</p> <p>Pewnym problemem w realizacji tego zadania jest potrzeba jego koordynacji z operatorami infrastruktury drogowej, która stanowić będzie osnowę dla ścieżek rowerowych, a także, potrzeba wygospodarowania środków przez operatora na realizację tego przedsięwzięcia. Aby udało się to osiągnąć konieczne będzie odpowiednie uzasadnienie konieczności wybudowania sieci ciągów i ścieżek, pozyskanie dodatkowego finansowania na ich realizację oraz rozwiązanie ewentualnych konfliktów z wykorzystaniem infrastruktury drogowej przez innych użytkowników.</p>
Zakładany efekt środowiskowy	Zwiększenie udziału bezemisyjnych sposobów przemieszczania się w całości ruchu osobowego na terenie gminy, zmniejszenie emisji
Obniżenie zużycia energii [kWh/rok]	-
Obniżenie zużycia paliw [GJ/rok]	455,22
Obniżenie emisji CO ₂ [Mg/rok]	31,94



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Zadanie nr 10	Budowa nowych systemów e-usługi
Krótki opis zadania	Przedmiotem Zadania 10 jest budowa nowych systemów informatycznych dla realizacji spraw administracyjnych w Gminie drogą elektroniczną oraz realizacji płatności on-line za podatki, odpady, doładowanie biletów GZK i innych. Głównym efektem zadania będzie zwiększenie liczby spraw gminnych załatwianych zdalnie, co przełoży się na zmniejszenie wykorzystania środków transportu indywidualnego przez mieszkańców Gminy i ograniczenie wynikającego stąd zużycia paliwa i emisji. Przyjęto założenie, że dzięki zastosowaniu systemów informatycznych i wprowadzeniu nowych e-usług uda się przekierować do 20% spraw gminnych na kanał zdalny.
Zakładany efekt środowiskowy	Zwiększenie udziału zdalnego załatwiania spraw urzędowych, ograniczenie wykorzystania środków transportu, zmniejszenie emisji.
Obniżenie zużycia energii [kWh/rok]	-
Obniżenie zużycia paliw [GJ/rok]	5,08
Obniżenie emisji CO ₂ [Mg/rok]	0,35

Źródło: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Rędziny na lata 2015-2018 z perspektywą do 2021 roku

3.1.2 Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2016-2020



Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego jest dokumentem stanowiącym główną oś systemu zarządzania rozwojem lokalnym. Aktualnie obowiązujący dokument został przyjęty przez Radę Powiatu w Częstochowie w 28 stycznia 2016 r. (Uchwała Nr XIII/90/2016).

W dokumencie przedstawiono misję powiatu częstochowskiego jaką jest zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy powiatu częstochowskiego, jako bezpiecznego i atrakcyjnego miejsca do zamieszkania, pracy, nauki, inwestycji i wypoczynku.

W ramach opracowywania Strategii Rozwoju Powiatu Częstochowskiego wyznaczono cztery obszary strategicznych wraz z przypisanymi do nich celami. Zestawienie zaprezentowano w poniższej tabeli.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Tabela 4 Strategiczne płaszczyzny rozwoju powiatu częstochowskiego

Obszar I	Obszar II	Obszar III	Obszar IV
<i>Nowoczesny Powiat Częstochowski, oparty na wiedzy, kreatywności i przedsiębiorczości mieszkańców</i>	<i>Powiat Częstochowski jako obszar bezpieczny i spójny pod względem społecznym i komunikacyjnym. Zrównoważony rozwój społeczny.</i>	<i>Ochrona środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów przyrodniczych, turystycznych i kulturowych Powiatu</i>	<i>Relacje i współpraca Powiatu z otoczeniem</i>
<i>Cele strategiczne obszaru I</i>	<i>Cele strategiczne obszaru II</i>	<i>Cele strategiczne obszaru III</i>	<i>Cele strategiczne obszaru IV</i>
1) Aktywizacja zawodowa mieszkańców, w tym osób bezrobotnych, uwzględniająca zmiany na rynku pracy 2) Wysoka jakość kształcenia ponadgimnazjalnego. 3) Pobudzenie aktywności społecznej i gospodarczej. Współpraca i wsparcie organizacji pozarządowych. 4) Wsparcie działań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości i nowoczesnego rolnictwa.	1) Dobrze funkcjonująca pomoc społeczna i piecza zastępcza na terenie powiatu. 2) Poprawa dostępu i jakości usług medycznych na terenie powiatu. 3) Wsparcie systemu zarządzania bezpieczeństwem w powiecie. 4) Rozwój infrastruktury podnoszącej atrakcyjność powiatu.	1) Ochrona walorów przyrodniczych powiatu 2) Wsparcie różnorodnych działań ekologicznych na terenie powiatu częstochowskiego 3) Promocja kultury, turystyki i walorów przyrodniczych powiatu.	1) Współpraca strategiczna z miastem Częstochowa, sąsiednimi powiatami, gminami w ramach Subregionu Północnego oraz partnerami zagranicznymi i organizacjami pozarządowymi. 2) Rozwój e-usług dostępnych dla mieszkańców 3) Wsparcie działań na rzecz powstania województwa częstochowskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2016-2020

Najważniejszym celem strategicznym punktu widzenia Planu Mobilności jest cel czwarty - *rozwój infrastruktury podnoszącej atrakcyjność powiatu* w ramach II obszaru strategicznego. Cel ten będzie osiągnięty poprzez realizację następujących kierunków i zadań:

Kierunek działań: wsparcie rozwoju infrastruktury turystycznej:

- a) rozbudowa sieci e-informacji turystycznej,
- b) wspieranie przedsięwzięć prywatnych w zakresie usług turystycznych,
- c) wsparcie finansowe najważniejszych imprez kulturalnych, rekreacyjnych i sportowych w powiecie,
- d) wspieranie rozwoju agroturystyki,
- e) budowa ścieżek rowerowych i miejsc parkingowych.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Kierunek działań: uzyskanie spójności komunikacyjnej powiatu:

- a) modernizacja nawierzchni drogowych na terenie powiatu,
- b) przeprowadzenie badań i analiz obciążenia ruchem samochodowym i wyznaczenie odcinków dróg gminnych i powiatowych niezbędnych dla udrożnienia kluczowego układu komunikacyjnego,
- c) przebudowa miejsc szczególnie niebezpiecznych,
- d) budowa, rozbudowa i wzmocnienie nośności wybranych odcinków dróg powiatowych,
- e) skomunikowanie węzła autostrady A1 „Rząsawa” z drogą wojewódzką 483 w miejscowości Dudki,
- f) przebudowa infrastruktury w sposób umożliwiający połączenie transportu lotniczego, kolejowego i samochodowego,
- g) budowa infrastruktury dla centrum logistycznego w sąsiedztwie lotnika Rudniki,
- h) modernizacja DK 91 będącej alternatywą komunikacyjną dla płatnej autostrady A1,
- i) budowa obwodnicy Kłomnic na drodze DK 91,
- j) modernizacja połączeń pomiędzy drogami gminnymi i powiatowymi miejscowości a) z gmin Kruszyna, Kłomnice, Mykanów, Rędziny, Mstów z węzłami autostrady A1,
- k) budowa ścieżek rowerowych i miejsc parkingowych,
- l) modernizacja drogi DW – 483.

Kierunek działań: poprawa funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie powiatu:

- a) dostosowanie funkcjonowania transportu publicznego na terenie powiatu do przepisów nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- b) wdrożenie Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Powiatu Częstochowskiego,
- c) wspieranie zmian w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie i subregionie,
- d) zapewnienie wszystkim gminom bezpośrednich połączeń komunikacyjnych z Częstochową,
- e) wsparcie dla nowych połączeń kolejowych do Częstochowy.

3.2 Dokumenty regionalne

Opracowywany Plan Mobilności będzie zgodny z dokumentami strategicznymi na poziomie regionalnym. Problemy i wnioski z tych dokumentów przedstawiono poniżej.

3.2.1 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”



Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” została przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego i wyznacza obszary priorytetowe, cele strategiczne, cele operacyjne oraz kierunki działań do roku 2020+.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Wizja województwa śląskiego w Strategii przedstawiona została następująco: „Województwo śląskie będzie regionem zrównoważonego i trwałego rozwoju, stwarzającym mieszkańcom korzystne warunki życia w oparciu o dostęp do usług publicznych o wysokim standardzie, o nowoczesnej i zaawansowanej technologicznie gospodarce oraz istotnym partnerem w procesie rozwoju Europy, wykorzystującym zróżnicowane potencjały terytorialne i synergii pomiędzy partnerami procesu rozwoju”.

W dokumencie przedstawione zostały 4 podstawowe grupy wyzwań polityki rozwoju województwa: spójność, konkurencyjność, równoważenie i synergia. Najważniejsze wyzwania z punktu widzenia Planów Mobilności:

- Unowocześnienie i modernizacja infrastruktury transportowej wewnątrz regionu, w tym poprzez koordynację lokalnych i ponadlokalnych układów drogowych i poprawę dostępności centrów dla obszarów skrajnych i peryferyjnych.
- Wzmocnienie roli i poprawa konkurencyjności transportu publicznego, w tym kolejowego.
- Zapewnienie sprawnych powiązań transportowych z innymi regionami w przestrzeni Polski i Europy oraz unowocześnienie infrastruktury komunikacyjnej regionu i utrzymanie pozycji jednego z głównych węzłów komunikacyjnych kraju.
- Zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem pochodzącym z przemysłu i komunikacji.
- Redukcja emisji pyłowych i gazowych zanieczyszczeń powietrza.
- Poprawa jakości przestrzeni miejskich, w tym centrów miast i dzielnic mieszkaniowych.
- Koordynacja lokalnych i ponadlokalnych układów drogowych.

W ramach Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego zdefiniowano cele oraz kierunki działań, które przypisane zostały do 4 głównych obszarów priorytetowych:

- A. Nowoczesna gospodarka;
- B. Szanse rozwojowe mieszkańców;
- C. Przestrzeń;
- D. Relacja z otoczeniem.

Najważniejszy cel z punktu widzenia opracowywanego Planu Mobilności dla Gminy Rędziny oraz całej Aglomeracji Częstochowskiej to cel operacyjny C.2. Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi (cel strategiczny: Województwo śląskie regionem atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni), w ramach którego przewiduje się następujące kierunki działań:

- Poprawa powiązań transportowych poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej więzki funkcjonalne i przestrzenne, obejmująca m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości.
- Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.
- Wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących Metropolię, aglomerację i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Kreowanie i rozwój funkcji, infrastruktury i instytucji metropolitalnych na obszarach Metropolii oraz aglomeracji, w tym wsparcie instytucji działających w międzynarodowych sieciach współpracy.
- Wspieranie rozwoju usług publicznych w lokalnych ośrodkach rozwoju.
- Wzmacnianie rozwoju zróżnicowanych funkcji na obszarach wiejskich.
- Tworzenie partnerstw wewnątrzregionalnych na rzecz integracji funkcji w ośrodkach różnej rangi.
- Wsparcie działań na rzecz opracowania rozwiązań prawnych i organizacyjnych służących integracji i zarządzaniu obszarami metropolitalnymi.
- Podwyższenie zdolności instytucjonalnej do zarządzania rozwojem na poziomie regionalnym i lokalnym.

W ramach celu operacyjnego C.3. Wysoki poziom ładu przestrzennego i efektywne wykorzystanie przestrzeni, w ramach którego przewiduje się m.in. działania takie jak rewitalizacja terenów i obiektów oraz poprawa jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych.

Działania w pewnym stopniu powiązane z transportem wymieniono również w ramach celu operacyjnego B.1. Poprawa kondycji zdrowotnej mieszkańców województwa (obszar priorytetowy (B) Szanse rozwojowe mieszkańców). Kierunki działań prowadzące do realizacji wymienionego celu to tworzenie warunków dla aktywnego i zdrowego stylu życia, w tym rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej oraz promocja, modernizacja, rozwijanie i integracja systemu szlaków i infrastruktury rowerowej.

Kolejnym celem strategicznym w obszarze priorytetowym (D) Relacje z otoczeniem jest cel pn. Województwo śląskie regionem otwartym będącym istotnym partnerem rozwoju Europy. W ramach wymienionego celu jednym z ważniejszych z punktu widzenia opracowania celów operacyjnych jest D.3. Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych. Przewidywane kierunki działań to:

- Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu:
 - rozbudowa i modernizacja dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych,
 - rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej,
 - rozwój infrastruktury lotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym, w tym poprawa dostępności infrastruktury lotniczej połączeniami drogowymi i kolejowymi (w szczególności MPL „Katowice” w Pyrzowicach).
- Włączanie w europejskie systemy przesyłowe.
- Włączanie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T).
- Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.

3.2.2 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

W Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jako wizję systemu transportowego w 2030 r. określa się system transportu spełniający poniższe cechy:

- Dobrze zorganizowany, będący czynnikiem pozycji konkurencyjnej województwa,
- Będący istotnym elementem krajowej i europejskiej sieci transportowej,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Integrujący różne gałęzie systemu transportu,
- Zapewniający lepszą spójność przestrzenną województwa,
- Przyjazny dla środowiska, realizujący zasadę zrównoważonego rozwoju,
- Atrakcyjny, tani i szybki, dostosowany do potrzeb mieszkańców i odwiedzających region.

W ramach prac nad strategią wyznaczono pięć pól strategicznych: otwartość i spójność, komplementarność, mobilność, bezpieczeństwo oraz innowacje.

Cele strategiczne wskazywane w dokumencie odnoszące się do województwa jako regionu (cel 1 oraz 2), aglomeracji/transportu miejskiego (cel 3) oraz horyzontalne (cel 4 oraz 5).

Cel 1. Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi wyznacza następujące kierunki działań:

- Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,
- Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
- Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
- Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
- Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,
- Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
- Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
- Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.

W ramach celu strategicznego 2. Komplementarność systemu transportowego wyznaczono w Strategii następujące kierunki działań:

- Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
- Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,
- Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

Cel strategiczny nr 3. Efektywna mobilność odnosi się do aglomeracji/transportu miejskiego, w ramach którego rekomendowane kierunki działań to:



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Powstanie centrów zarządzania ruchem,
- Tworzenie centrów przesiadkowych,
- Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
- Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
- Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,
- Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
- Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

Cel strategiczny 4. Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego, będący celem horyzontalnym wyznacza następujące kierunki działań:

- Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
- Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,
- Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
- Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnej,
- Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,
- Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,
- Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych.

Ostatni horyzontalny cel strategiczny to 5. Wysoka innowacyjność transportu, dla którego realizacji główne kierunki działań to:

- Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
- Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
- Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
- Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

3.2.3 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego uchwalony przez Sejmik Województwa Śląskiego jest podstawą formułowania zasad realizacji polityki przestrzennej województwa i organizuje jego struktury przestrzenne, uwzględniając jednocześnie założenia polityki przestrzennej państwa. Realizacja polityki zawartej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego dąży do:

- osiągnięcia trwałej i wysokiej konkurencyjnej pozycji województwa śląskiego (po przebudowie struktury przestrzennej), jako jednego z kilku centrów rozwoju cywilizacyjnego Polski XXI wieku, ważnego i atrakcyjnego regionu Środkowej Europy,
- uzyskania wizerunku województwa o przestrzennych warunkach realizujących zasady zrównoważonego rozwoju, sprawiedliwości i efektywności oraz bezpieczeństwa,
- uzyskania przestrzeni o wysokich walorach estetycznych architektury i krajobrazu, czerpiących z dziedzictwa przyrody i kultury oraz nadający przestrzeni indywidualny wyraz.

Cel generalny polityki przestrzennej to kształtowanie harmonijnej struktury przestrzennej województwa śląskiego sprzyjającej wszechstronnemu rozwojowi województwa.

Cele polityki przestrzennej zakładają także:

- Dynamizację i restrukturyzację przestrzeni województwa,
- Wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej,
- Ochronę zasobów środowiska, wzmocnienie systemu obszarów chronionych i wielofunkcyjny rozwój terenów otwartych,
- Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury,
- Stymulowanie innowacji w regionalnym systemie zarządzania przestrzenią,
- Rozwój współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego.

W celu dynamizacji i restrukturyzacji przestrzeni województwa jednym z głównych kierunków polityki przestrzennej województwa jest przeciwdziałanie największym zagrożeniom i poprawa bezpieczeństwa publicznego, który realizowany będzie przez działania takie jak m.in.:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - obejmująca między innymi zagadnienia organizacji ruchu (segregacja ruchu tranzytowego i lokalnego) w tym z uwzględnieniem przewozu ładunków niebezpiecznych, podniesienie standardu technicznego dróg oraz budowy ciągów pieszych i rowerowych a także modernizacja przejazdów kolejowych, w tym budowa wiaduktów;
- poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej;
- tworzenie sieci lądowisk spełniających wymogi UE obejmujących między innymi zagadnienia lądowisk dla helikopterów przy szpitalach i w ośrodkach górskich;
- wykluczanie lokalizacji zagrażających katastrofami budowlanymi - obejmujące między innymi zagadnienia zabudowy wielkokubaturowej oraz budowy i obudowy dróg



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

związanej między innymi z podcinaniem zboczy na obszarach narażonych na powstawanie osuwisk;

Równie ważnym kierunkiem z punktu widzenia niniejszego opracowania jest rozwój infrastruktury technicznej i transportowej poprawiającej warunki inwestowania, który realizowany będzie m.in. przez następujące działania:

- inwestycje z zakresu poprawy jakości środowiska - obejmujące między innymi zagadnienia poprawy jakości powietrza, czystości wód, jakości gleb i klimatu akustycznego, w tym na przykład rekultywacji terenów zdegradowanych i zdewastowanych;
- budowa i poprawa parametrów technicznych dróg - obejmująca między innymi zagadnienia usprawnienia połączeń z węzłami drogowymi, stacjami kolejowymi, centrami logistycznymi, lotniskami, ośrodkami miejskimi;
- realizacja strategicznych elementów systemu transportowego - obejmująca między innymi zagadnienia decydujące o międzynarodowych połączeniach regionu, w tym na przykład dotyczących: autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych AGC i AGTC oraz LHS, Kanału Odra-Dunaj, rozbudowy MPL „Katowice” w Pyrzowicach, centrów logistycznych.

Jednym z kierunków polityki przestrzennej województwa śląskiego jest rozwijanie potencjału wewnętrznego obszarów zagrożonych marginalizacją a jednym z działań służącym realizacji ww. kierunku jest poprawa dostępności komunikacyjnej do korytarzy transportowych i węzłów sieci osadniczej.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego uwzględnia również konieczność kształtowania struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych sposobów transportu w stosunku do samochodu i bardziej przyjaznych środowisku (w ramach celu wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej). Kierunek ten będzie realizowany przez działania takie jak:

- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych w węzłach transportu zbiorowego;
- rozwój osiedli o „skali człowieka”, obejmujący między innymi zagadnienia zmniejszania dystansu pomiędzy miejscami zamieszkania, pracy i wypoczynku oraz budowy ulic i ciągów ruchu pieszego i rowerowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

Kolejnym kierunkiem realizowanym w celu wzmocnienia funkcji węzłów sieci osadniczej jest wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych dla którego jednym z działań jest intensyfikacja międzynarodowych powiązań komunikacyjnych, która obejmować ma m.in. zagadnienia poprawy dostępności do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, budowy autostrad i międzynarodowych linii kolejowych oraz ich powiązań



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

z układem regionalnym, w tym: tworzenie punktów przesiadkowych – centrów komunikacji integrujących transport międzynarodowy, ponadregionalny i regionalny.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego sformułowano zapis o konieczności rozwoju ponadlokalnych systemów infrastruktury, który będzie realizowany poprzez następujące kierunki polityki przestrzennej: wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, promowanie rozwoju pasażerskiego transportu zbiorowego, promowanie rozwoju zintegrowanych systemów transportu kombinowanego oraz wspieranie rozwoju infrastruktury technicznej. Zapis dotyczący promowania rozwoju pasażerskiego transportu zbiorowego przewiduje tworzenie centrów i węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego w miastach, prowadzenie monitoringu potrzeb i symulacji rozwojowych w zakresie transportu publicznego oraz tworzenie warunków dla zwiększania roli transportu zbiorowego.

3.2.4 Wstępna wersja Projektu Planu Transportowego Województwa Śląskiego

Plan Transportowy Województwa Śląskiego tworzony jest w celu dążenia do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwoju, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz określenia kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa śląskiego do 2020 r. Plan ma jednocześnie uwzględniać zasadę zrównoważonego rozwoju oraz oczekiwania społeczeństwa.

W planie transportowym wskazuje się na konieczność podjęcia działań na rzecz odwrócenia spadku znaczenia transportu kolejowego i zahamowania odpływu pasażerów. Ważne jest również zwiększenie udziału transportu kolejowego pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi oraz w korytarzach wykazujących znaczny potencjał ruchowy w celu zmniejszenia zatłoczenia dróg. Plan transportowy województwa śląskiego uwzględnia konieczność budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych w rejonach stacji kolejowej, modernizacji infrastruktury kolejowej w zakresie dworców i przystanków kolejowych, zakup nowego taboru oraz integrację organizacyjną.

Plan transportowy województwa śląskiego zwraca szczególną uwagę na zintegrowane węzły przesiadkowe, będące istotnym elementem komunikacji oraz na sprawny system informacji pasażerskiej, jak również informacji o głównych węzłach przesiadkowych. Konieczna jest integracja przestrzenna i funkcjonalna.

Dokument przedstawia kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego, którymi są:

- Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie ilości połączeń,
- Realizacja węzłów integracyjnych łączących różne środki transportu, z uwzględnieniem transportu kolejowego,
- Polepszenie sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera,
- Współpraca z innymi organizatorami transportu zbiorowego, w tym również przewoźnikami komercyjnymi,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Poprawa efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu,
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia,
- Działania na rzecz integracji taryfowej komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach.

3.2.5 Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014-2020 jest dokumentem strategicznym wspomagającym realizację wizji rozwoju regionu zawartej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014-2020 jest jednym z 16 regionalnych programów dwufunduszowych, współfinansowanym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu Społecznego.

W RPO wymienione są wyzwania, z jakimi województwo śląskie powinno się zmagać w ciągu najbliższych kilku lat. Jednym z takich wyzwań jest niewystarczająca dostępność i wykorzystanie potencjału posiadanej infrastruktury drogowej i kolejowej, w tym sieci TEN-T oraz bardzo wysokie natężenie na drogach krajowych i regionalnych. Część obszarów województwa zмага się również z problemem niskiej dostępności komunikacyjnej.

Działania uwzględnione w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego zostały podzielone w ramach 13 osi priorytetowych:

- I Nowoczesna gospodarka
- II Cyfrowe śląskie
- III Konkurencyjność MŚP
- IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna
- V Ochrona środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów
- VI Transport
- VII Regionalny rynek pracy
- VIII Regionalne kadry gospodarki opartej na wiedzy
- IX Włączenie społeczne
- X Rewitalizacja oraz infrastruktura społeczna i zdrowotna
- XI Wzmocnienie potencjału edukacyjnego
- XII Infrastruktura edukacyjna
- XIII Pomoc techniczna

W ramach IV osi priorytetowej niezwykle ważnym działaniem jest promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu (priorytet inwestycyjny 4e). Celem szczegółowym ww. priorytetu jest zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów, który jest celem spójnym z celami opracowywanego Planu Mobilności dla Gminy Rędziny. W Regionalnym Programie Operacyjnym zauważono potrzebę promowania alternatywnych form przemieszczania się w miastach oraz konieczność podejmowania działań



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

przyczyniających się do wzrostu zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego w celu ograniczenia emisji CO₂ oraz innych zanieczyszczeń.

Priorytet inwestycyjny 4e daje beneficjentom możliwość ubiegania się o wsparcie działań takich jak m.in.:

- Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, bus pasy);
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS);
- Zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu publicznego wraz z budową infrastruktury;
- Budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej;
- Poprawa efektywności energetycznej oświetlenia.

Inwestycje w infrastrukturę transportową przewidziane zostały również w ramach osi priorytetowej VI Transport, dla której priorytetem inwestycyjnym jest zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi (PI 7b) w celu zapewnienia lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa. W ramach wymienionego priorytetu przewiduje się wsparcie działań takich jak budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, w szczególności wspierane będą inwestycje poprawiające dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T.

Drugim priorytetem inwestycyjnym w zakresie transportu jest rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu (PI 7d). Cel szczegółowy realizacji priorytetu 7d to lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich. Wspierane działania to zakup taboru na potrzeby transportu kolejowego oraz budowa i przebudowa liniowej infrastruktury kolejowej. Docelowo wynikiem działań ma być uruchomienie przewozów pasażerskich z głównych miast regionu do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach poprzez stworzenie połączenia kolejowego na wymienionej trasie.

3.2.6 Strategia Rozwoju Subregionu Północnego Województwa Śląskiego I Regionalnych Inwestycji Terytorialnych

Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020 jest narzędziem dedykowanym wdrażaniu RIT. Zgodnie z Uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego cały obszar Subregionu Północnego jest obszarem podlegającym interwencji z wykorzystaniem dokumentu RIT. Dokument, jakim jest Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego Województwa Śląskiego uwzględnia zapisy rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady, natomiast cele strategii są spójne z celami Regionalnego Programu Operacyjnego.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Zgodnie z dokumentem, misją Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego jest zapewnianie osiągnięcia spójności wewnętrznej jego terytorium oraz ogólnego rozwoju Subregionu Północnego. Strategia RIT Subregionu Północnego wyznacza dwa następujące cele strategiczne:

1. Ogólna poprawa zarówno poziomu jak i jakości życia mieszkańców Subregionu Północnego
2. Wzmocnienie zrównoważonego rozwoju Subregionu Północnego w wyniku efektywnego wykorzystania zasobów

W Strategii RIT Subregionu Północnego stwierdzono, że realizacja celu strategicznego nr 1 przyczyni się m.in. do poprawy kompetencji i kwalifikacji kadr pracowniczych przedsiębiorstw z sektora MŚP zgodnie z ich potrzebami, wzrostu zatrudnienia wśród absolwentów szkół i placówek kształcenia zawodowego poprzez poprawę efektywności realizowanego wsparcia, a także wzrostu aktywności zawodowej osób pozostających bez zatrudnienia oraz rozwoju przedsiębiorczości i samo zatrudnienia. Natomiast realizacja celu strategicznego nr 2 spowoduje m.in. zwiększenie poziomu produkcji energii ze źródeł odnawialnych, zwiększenie efektywności energetycznej w sektorze publicznym i mieszkaniowym. W celu ochrony zasobów środowiskowych nastąpi zwiększenie odsetka ludności korzystającej z systemu oczyszczania ścieków, który jest zgodny z dyrektywą dotyczącą ścieków komunalnych. W ramach priorytetu strategicznego jakim jest wzmocnienie regionotwórczych funkcji Częstochowy oraz jej powiązań z otaczającym obszarem funkcjonalnym przewiduje się następujące działania jakimi są m.in. poprawa połączeń transportowych w subregionie oraz realizacja niskoemisyjnych strategii poprzez promowanie transportu zbiorowego. To działanie będzie miało na celu podniesienie poziomu atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów jest rozumiana jako możliwość swobodnego i dogodnego poruszania się zintegrowanym, niskoemisyjnym transportem publicznym, stanowiącym alternatywę rozwiązanie w stosunku do podróży realizowanymi środkami transportu prywatnego.

W Strategii Regionalnych Inwestycji Terytorialnych podkreśla się konieczność poprawy dostępności i jakości usług transportu publicznego. Co więcej, niezwykle istotnym działaniem jest zintegrowanie ww. środków transportu z innymi (transport kolejowy, samochodowy, rowerowy), w związku z czym rekomendowane są rozwiązania takie jak:

- tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- budowa dróg rowerowych,
- tworzenie parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride,
- budowa bus pasów.

Strategia RIT przewiduje konieczność integracji wyżej wymienionych rozwiązań z inteligentnymi systemami transportowym (ITS), które nadają priorytet transportowi publicznemu i umożliwiają pasażerom korzystanie z informacji o ruchu środków transportu. Efekty realizacji omawianych działań przyczynią się do osiągnięcia korzyści skali, ponieważ oprócz osiągnięcia efektu środowiskowego oraz zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego w centrach miast Metropolii Górnośląskiej, zwiększony zostanie dostęp do



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

rynku pracy oraz usług wyższego rzędu, co przyczyni się również do poprawy wizerunku oraz pozycji konkurencyjnej subregionu północnego.

Co jest niezwykle ważne, w przedmiotowym dokumencie zapisano konieczność doinwestowania taboru GZK Rędziny. „*Tabor wykorzystywany przez GZK to niskopodłogowe autobusy Solaris Urbino. W związku z faktem długotrwałej eksploatacji istniejącego taboru oraz planowanym uruchomieniu dodatkowych linii do ościennych miejscowości zachodzi konieczność zakupu dodatkowego taboru autobusowego gwarantującego zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców gminy Rędziny spełniających normy Euro VI.* „

3.3 Dokumenty krajowe



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z zawartą w nich charakterystyką głównych celów dotyczących krajowej polityki transportowej. Cele Plan Mobilności Miejskiej dla Gminy Rędziny będą korespondowały z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

3.3.1 Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Dokument ten jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 i określa cele strategiczne rozwoju kraju do roku 2020.

Głównym celem Strategii Rozwoju Kraju 2020 jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności. W kontekście realizacji tego zadania powstały 3 główne obszary interwencji (Sprawne i efektywne państwo, Konkurencyjna gospodarka, Spójność społeczna i terytorialna) a w ich ramach poszczególne cele i priorytetowe kierunki interwencji.

Jednym z ważniejszych celów Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju jest zwiększenie efektywności transportu, który jest kluczowym czynnikiem warunkującym rozwój gospodarczy. W celu zniwelowania występowania problemów z jakimi obecnie boryka się kraj konieczne jest podjęcie działań mających na celu:

- zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym (kierunek interwencji II.7.1.),
- modernizację i rozbudowę połączeń transportowych (II.7.2.),
- udrożnienie obszarów miejskich (II.7.3.).

W celu zwiększania efektywności zarządzania w sektorze transportowym w dokumencie przewidziano konieczność wdrażania inteligentnych systemów zarządzania transportem, obejmujące m.in.: rozbudowę i unowocześnienie urządzeń do pozyskiwania i dystrybucji danych o stanie i wykorzystaniu infrastruktury transportowej, rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich, wprowadzenie systemów



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

zwiększania bezpieczeństwa ruchu (w tym budowa i rozwój systemów automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym), rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami, rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów.

Innym, niezwykle ważnym kierunkiem interwencji wskazywanym w dokumencie jest modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych. Inwestycje w tej dziedzinie służyć mają poprawie dostępności wewnętrznej kraju i efektywnej wymianie gospodarczej. Najważniejsze działania podejmowane w ramach ww. kierunku interwencji to:

- budowa podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych łączących Warszawę z miastami wojewódzkimi;
- modernizacja dróg krajowych, głównie w ramach sieci TEN-T;
- realizacja programu budowy obwodnic dużych miejscowości i programu uspokajania ruchu na drogach przechodzących przez miasta i mniejsze miejscowości;
- realizacja dużych projektów modernizacyjnych głównych linii kolejowych oraz infrastruktury uzupełniającej (w tym dworców kolejowych);
- modernizacja i/lub wymiana taboru kolejowego;
- usprawnienie połączeń kolejowych między głównymi miastami Polski i dostosowanie ich do wysokich standardów;
- realizacja programu bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury transportowej.

Do innych ważnych celów określonych w strategii zalicza się m.in. zwiększenie bezpieczeństwa obywateli. Główne działania w ramach ww. kierunku to działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na drogach, również poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej (m.in. poprawa stanu nawierzchni dróg, trwałe rozdzielanie przeciwległych pasów ruchu, rozwijanie sieci dróg jednokierunkowych). Równie ważnymi działaniami jest kontynuowanie kampanii świadomościowych i edukacyjnych w zakresie zasad ruchu drogowego oraz promocji bezpiecznych zachowań na drodze.

Kolejnym kierunkiem interwencji jest poprawa warunków ramowych dla prowadzenia działalności gospodarczej, który osiągnięty zostanie m.in. przez rozwój infrastruktury transportowej, zwiększającej dostęp do nowych rynków. W dokumencie przewiduje się, że w najbliższych latach zostaną stworzone lub zmodernizowane połączenia między największymi ośrodkami miejskimi, do tych ośrodków i w obrębie ich obszarów funkcjonalnych oraz wpływające na zwiększenie dostępności obszarów wiejskich.

Istotnym działaniem z punktu widzenia rozwoju gospodarczego jest zwiększanie mobilności przestrzennej ludności. W związku z powyższym w strategii uwzględniono potrzebę zwiększania dostępności komunikacyjnej do rynków pracy m.in. poprzez rozwój infrastruktury transportowej umożliwiającej szybkie przemieszczanie się. Umożliwienie przemieszczania się z ośrodków słabiej rozwiniętych do ośrodków wzrostowych przełoży się na skłonność do szukania zatrudnienia poza miejscem zamieszkania i w efekcie doprowadzi do wzrostu gospodarczego regionów słabiej rozwiniętych.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

3.3.2 Polityka energetyczna Polski do 2030 roku

Polityka energetyczna Polski do 2030 roku jest dokumentem strategicznym przyjętym 10 listopada 2009 r. przez Radę Ministrów określającym cele i kierunki rozwoju polityki energetycznej na najbliższe lata. Do podstawowych kierunków polskiej polityki energetycznej zalicza się:

- poprawę efektywności energetycznej,
- wzrost bezpieczeństwa dostaw paliw i energii,
- dywersyfikację struktury wytwarzania energii elektrycznej poprzez wprowadzenie energetyki jądrowej,
- rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w tym biopaliw,
- rozwój konkurencyjnych rynków paliw i energii,
- ograniczenie oddziaływania energetyki na środowisko.

Działania rekomendowane w Planie Mobilności dla Gminy Rędziny, jak również w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej przyczynią się do współrealizacji celów wymienionych w Polityce Energetycznej Polski do roku 2030.

3.3.3 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju określającym m.in. cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Istotne z punktu widzenia transportu cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju to:

- Cel 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jednym z kierunków działania w ramach celu 1. jest Integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, dla którego szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych. Do tych działań zalicza się m.in. wdrożenie zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, systemy kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (w tym bezpieczne trasy piesze i rowerowe oraz wypożyczalnie i przechowalnie rowerów).

W ramach celu 2. jednym z kierunków działań jest regionalna integracja funkcjonalna, wspomaganie rozprzestrzeniania procesów rozwojowych na obszary poza głównymi miastami



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

oraz budowanie potencjału do specjalizacji terytorialnej. Kierunek ten wiąże się z koniecznością zwiększania dostępności transportowej wewnątrz regionów.

W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (cel 3.). Dla omawianego celu w koncepcji przewiduje się realizację działań takich jak m.in. poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich, polskich miast i regionów oraz obszarów subregionalnych i obszarów wiejskich. Ważnym działaniem wpisanym w Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju jest zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu m.in. poprzez działanie takie jak Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego. Realizacji wymienionych celów służyć ma współpraca gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów Park&Ride. W dokumencie zwrócono również szczególną uwagę na konieczność utworzenia zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w ramach którego na obszarach aglomeracyjnych zalecany będzie model intermodalny dla pasażerskiego transportu publicznego.

3.3.4 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 jest rządową wizją rozwoju polskich regionów do 2020 r. Dokument ten wyznacza najważniejsze wyzwania, założenia i cele polityki regionalnej państwa. Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów oraz Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych (w ramach celu 1.2. Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi). Również w ramach celu 2. jako cel szczegółowy wskazano m.in. cel 2.5. Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności.

W dokumencie stwierdzono, że zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże znaczenie dla



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami, co z kolei korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

3.3.5 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka Transportowa Państwa jest dokumentem skoncentrowanym na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągnięcia – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowały przyjęciem następujących 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

3.3.6 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku jest dokumentem krajowym wyznaczającym najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce i dotyczy wszystkich sektorów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego.

W Strategii wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdują się m.in.:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

Wdrożenie Strategii przyczyni się przede wszystkim do zwiększenia dostępności transportowej Polski, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i przewożonych towarów, podniesienia efektywności sektora transportowego oraz ograniczyć negatywny wpływ transportu na środowisko. Cele te są zbieżne z opracowywanym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

3.3.7 Krajowa Polityka Miejska 2023

Krajowa Polityka Miejska jest dokumentem określającym planowane działania administracji rządowej dotyczące polityki miejskiej, uwzględniającym cele i kierunki określone w średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz krajowej strategii rozwoju regionalnego. Dokument ten jest adresowany do wszystkich polskich miast i ich obszarów funkcjonalnych a jego strategicznym celem jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców.

Jednym z głównych wątków tematycznych Krajowej Polityki Miejskiej jest Transport i mobilność miejska. Wzrost motoryzacji spowodował wzrost ruchu ulicznego, co skutkuje zatłoczeniem ulic, blokowaniem tras komunikacji miejskiej oraz kłopotami z dostępnością miejsc parkingowych. Inne efekty to negatywne skutki środowiskowe oraz pogorszenie jakości życia mieszkańców związane z wzrostem czasu podróży i degradacją przestrzeni miejskiej. Często nieprzyjazna przestrzeń miejska nie skłania mieszkańców do odbywania podróży pieszych lub rowerowych. W związku z powyższym, w dokumencie dostrzeżono potrzebę przeciwdziałania problemom transportowym miast poprzez poprawę systemu transportu publicznego na obszarach funkcjonalnych miast. Polityka miejska jako zasadniczy priorytet działań władz samorządowych określa starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a przede wszystkim zmniejszenia stopnia uzależnienia od codziennego wykorzystania samochodu osobowego w przemieszczaniu się w obszarze miejskim.

Krajowa Polityka Miejska określa wytyczne w zakresie przygotowywanych planów transportowych. W dokumencie znajduje się zapis, że podstawowym celem formułowanym w planach transportowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności. Ważne jest również, aby plany były merytorycznie powiązane z innymi formułowanymi dokumentami programowymi i strategicznymi oraz przyczyniały się do realizacji celów i zamierzeń sformułowanych w ramach polityki transportowej.

W dokumencie zwrócono uwagę na konieczność dokończenia budowy podstawowego układu transportowego miasta i jego obszarów funkcjonalnych. Drugim kierunkiem inwestycji drogowych jest modernizacja istniejącego układu, tak aby doskonalić go pod kątem zapewnienia jego spójności z priorytetami miejskiej polityki transportowej (czyli bezpieczeństwa ruchu, zapewnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowego i ruchu rowerowego). Warto również dokonać zmian sposobu kształtowania przestrzeni ulic, które często przyczynia się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na rzecz



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

ograniczania indywidualnego transportu samochodowego. KPM wskazuje, że samorządy miast powinny wdrażać rozwiązania zakładające uspokojenie ruchu samochodowego, preferujące ruch rowerowy i zachęcające do poruszania się pieszo.

Dokument wskazuje również, że priorytetem powinny być inwestycje w system transportu publicznego a zwłaszcza szeroka integracja polegająca na organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewnieniu łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej oraz budowie systemów Park&Ride. W przypadku tych ostatnich inwestycji zwrócono uwagę na konieczność umiejscowienia parkingu Park&Ride w racjonalnych, uzasadnionych lokalizacjach. Inne rekomendowane działania to budowa infrastruktury rowerowej (uzupełnianie drogami rowerowymi dróg dojazdowych do miast), uruchomienie kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej oraz powiązanie transportu publicznego z głównymi przestrzeniami publicznymi i usługami w mieście (lokalizacja przystanków w pobliżu generatorów ruchu). W KPM zwrócono również uwagę na transport pieszy oraz konieczność uwzględniania potrzeb pieszych jako równoprawnego sposobu przemieszczania się. Działania w zakresie ruchu pieszego to: skracanie do minimum dróg dojścia, instalowanie udogodnień i niwelowanie barier oraz synchronizacja sygnalizacji świetlnej.

Podsumowując, wszelkie zapisy, zalecenia i rekomendacje zawarte w Krajowej Polityce Miejskiej są spójne i zgodne z opracowywanym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

3.4 Dokumenty unijne



Plan Mobilności uwzględniac będzie zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów dotyczących unijnej polityki transportowej. Plan Mobilności będzie zgodny z następującymi dokumentami:

- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

6.4.1 Strategia Europa 2020

Dokument zakłada, że Europa może odnieść sukces, jeśli będzie działać wspólnie, jako Unia. Dlatego potrzebuje strategii, dzięki której wyjdzie z kryzysu silniejsza, a jej gospodarka stanie się inteligentna i zrównoważona, będzie sprzyjać włączeniu społecznemu, będzie się mogła pochwalić wysokimi wskaźnikami zatrudnienia i wydajności oraz większą spójnością społeczną. Europa 2020 to wizja społecznej gospodarki rynkowej dla Europy XXI wieku.

Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

6.4.2 Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W Unii Europejskiej ponad 60 % populacji mieszka na obszarach miejskich. Nieco poniżej 85 % produktu krajowego brutto UE powstaje na obszarach miejskich. Miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki. Przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy. Mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki. Aktualnie obszary



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

miejskie stanowią środowisko życia dla zdecydowanej większości ludności, a zatem bezwzględnie poziom życia na tych obszarach powinien być jak najwyższy.

W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory mające niepożądane skutki, takie jak opóźnienia i zanieczyszczenie powietrza. Z roku na rok zanieczyszczenie powietrza i hałas stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40 % emisji CO₂ i 70 % emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy.

Każdego roku rośnie również w miastach liczba wypadków drogowych: jeden na trzy wypadki śmiertelne ma miejsce na obszarze miejskim, a ofiarami najczęściej są piesi i rowerzyści.

Aby temu niekorzystnym zmianom przeciwdziałać opracowano Zieloną Księgę dotyczącą transportu miejskiego. Nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Obejmuje ono także realizację wspólnych celów w zakresie dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport, w celu zapewnienia mobilności, odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska. Ponadto wiąże się z pogodzeniem interesów związanych z transportem towarów i transportem osób bez względu na rodzaj używanego środka transportu.

Mobilność w mieście uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i zatrudnieniu o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój w UE.

Mobilność w mieście powinna umożliwiać rozwój gospodarczy miast, zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców oraz chronić środowisko naturalne. W związku z tym miasta europejskie stoją przed pięcioma wyzwaniami, które wymagają zintegrowanego podejścia. Są nimi: upłynnienie ruchu w mieście, propagowanie jazdy na rowerze i chodzenia pieszo, optymalizacja korzystania z prywatnych samochodów,

Należy podjąć działania mające na celu uatrakcyjnienie i uczynienie bardziej bezpiecznymi alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy lub jazda na motocyklach i skuterach. Obywatele powinni mieć możliwość optymalizacji swojej podróży poprzez efektywne powiązanie różnych rodzajów transportu. Zatory komunikacyjne mogą być likwidowane poprzez inteligentne i adaptacyjne systemy zarządzania ruchem.

W celu uatrakcyjnienia i uczynienia bardziej bezpiecznymi chodzenia pieszo i jazdy na rowerze władze lokalne i regionalne powinny zapewnić pełną integrację tych sposobów poruszania się w ramach opracowywania i monitorowania polityki w zakresie mobilności w mieście. Należy zwrócić większą uwagę na rozwój odpowiedniej infrastruktury. W tym celu należy podejmować Inicjatywy w miastach, firmach i szkołach promujące jazdę na rowerze i chodzenie pieszo. W większych miastach istnieje możliwość mianowania koordynatora ds. polityki rowerowej.



4. Diagnoza systemu planowania przestrzennego Gminy

Prowadząc politykę rozwoju, jak i politykę mobilności należy uwzględniać regulacje dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego. Współcześnie planowanie i zagospodarowanie przestrzenne jest ściśle powiązane z polityką rozwoju.

Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne formułuje ustawa z dnia 27 marca o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm). Ustawa ta normuje zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego oraz organy administracji rządowej, a także zasady zabudowy oraz cele, na które może zostać przeznaczony dany grunt.

W planowaniu przestrzennym na poziomie gminy uwzględnia się przede wszystkim:

- Walory architektoniczne oraz krajobrazowe,
- Wymogi dotyczące ładu przestrzennego.
- Wymagania dotyczące ochrony środowiska,
- Ochronę dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury,
- Wymagania ochrony zdrowia,
- Potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa,
- Szeroko pojęty interes publiczny.

Długookresową politykę przestrzenną dla obszaru gminy określa dokument Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Stanowi on podstawę dla określenia szczegółowych zasad przeznaczenia i zagospodarowania terenu sformułowanych w postaci odrębnych przepisów prawa miejscowego i ujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem przygotowywanym w celu określenia polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Dokument ten powinien uwzględniać m.in. uwarunkowania wynikające z:

- Dotychczasowego przeznaczenia, zagospodarowania i uzbrojenia terenu.
- Stanu ładu przestrzennego i wymogów jego ochrony.
- Stanu środowiska, w tym rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wielkości i jakości zasobów wodnych oraz wymagań ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego.
- Stanu dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.
- Stanu prawnego gruntów.
- Potrzeb i możliwości rozwoju gminy.
- Występowania udokumentowanych złóż kopalin, zasobów wód podziemnych oraz udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- Stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym stopnia uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej, energetycznej oraz gospodarki odpadami.
- Ochrony przeciwpowodziowej.

4.1 Charakterystyka Gminy Rędziny

Gmina Rędziny jest gminą wiejską o funkcji przemysłowo-rolniczej. Współcześnie istniejące wsie mają bardzo różne formy przestrzenne, będące wyrazem zachodzących na danym terenie procesów ekonomicznych i społecznych, ewolucji stosunków agrarnych, i procesów urbanizacji zawodowej, społeczno-kulturowej i morfologicznej. Niemniej jednak w większości wsi osnowę ich obecnej przetworzonej struktury przestrzennej stanowią historyczne typy wsi. Naturalną osią rozwoju Gminy Rędziny był szlak komunikacyjny Częstochowa – Radomsko (DK 91). Gmina podzielona jest na siedem sołectw. Każde z sołectw charakteryzuje inny typ morfologiczny zabudowy. Cechą wspólną układu przestrzennego gminy jest zwarta i gęsta zabudowa. Układ przestrzenny gminy to połączenie rozległej ulicówki (powstałej po obu stanach DK 91), widlicy oraz wielodrożnicy.

Gmina Rędziny położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Częstochowy. Administracyjnie wchodzi w skład powiatu częstochowskiego, pod względem funkcjonalnym, gmina położona jest w strefie podmiejskiej – Aglomeracji Częstochowskiej.

Gmina Rędziny należy do gmin silnie zurbanizowanych. Cechuje się:

- wysoką gęstością zaludnienia,
- dużą koncentracją osadnictwa,
- rosnącą stopą bezrobocia.

Należy zaznaczyć, że postępujący proces urbanizacji, najbardziej widoczny jest na granicy pomiędzy miastem i wsią, powoduje zmiany fizjonomii i układu przestrzennego wsi.

4.2 Analiza studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny

Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny przyjęta uchwałą nr XV/1/2088 Rady Gminy Rędziny z dnia 31 stycznia 2008 roku – tekst jednolity

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny zawarto kompleksowy obraz gminy, pokazując dynamikę zmian we wszystkich dziedzinach życia mogących kształtować przestrzeń publiczną. Dokument stanowi osnowę do prowadzenia polityki przestrzennej określając kierunki kształtowania ładu przestrzennofunkcjonalnego.

Ogólne warunki rozwoju

Gmina Rędziny położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Częstochowy. Administracyjnie wchodzi w skład powiatu częstochowskiego. Zajmuje 41km² powierzchni,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

z czego ok. 77% zajmują użytki rolne, ok. 1,7% lasy. Ludność gminy stanowi 7,3% ludności i 2,7% powierzchni powiatu. (stan na rok 2015 r).

Powiązania funkcjonalno-przestrzenne gminy warunkujące jej dalszy rozwój to:

- położenie w strefie podmiejskiej Częstochowy i dobre skomunikowanie terenu gminy z terenem otaczającym,
- układ sieci drogowej i kolejowej,
- położenia na terenie gminy lądowiska Częstochowa – Rudniki¹,
- obiekty i urządzenia liniowej infrastruktury technicznej (gazociąg, elektroenergetyczne linie napowietrzne wysokiego napięcia),
- Ośrodek powiatowy, a zarazem subregionalny w mieście Częstochowie - zapewnia mieszkańcom gminy dostęp do oświaty i szkolnictwa wyższego, usług z zakresu ochrony zdrowia, administracji szczebla powiatowego i wojewódzkiego (siedziby delegatur urzędów wojewódzkich).

Kierunki rozwoju komunikacji w Gminie

Cele rozwoju systemu komunikacyjnego

- 1) Zapewnienie odpowiedniego standardu usług komunikacyjnych umożliwiającego realizację celów publicznych, gospodarczych i bytowych.
- 2) Rozbudowa systemu komunikacyjnego obsługującego aktywizujące się gospodarczo i społecznie tereny gminy.
- 3) Kształtowanie układu komunikacyjnego w oparciu o systemy proekologiczne oraz przyjęte w perspektywie kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego.

Zasady rozwoju systemu komunikacyjnego

Wykorzystanie dogodnego położenia gminy w stosunku do układu dróg i linii kolejowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Cele do osiągnięcia:

- 1) Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu i użytkowników układu komunikacyjnego na terenie gminy.
- 2) Ograniczenie konfliktów w dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców gminy w celu osiągnięcia celów podróży przy akceptowanych standardach podróżowania, w tym podróży lokalnych o charakterze gospodarczym.
- 3) Doprowadzenie (modernizacja) dróg i ulic do parametrów zgodnych z ich funkcją i klasą techniczną określonymi w polskich normach.
- 4) Powiązanie komunikacyjne gminy z projektowaną autostradą A1 i w związku z tym z przewidywanym rozwojem zainwestowania na terenach przy węźle autostradowym w miejscowości Kościelec oraz na terenach lotniska.

¹ Na terenie gminy zlokalizowane jest lądowisko Częstochowa- Rudniki. Jest to powojenne lotnisko w Kościelcu koło Rudnik, leżące w odległości ok. 16 km od centrum Częstochowy w kierunku północno-wschodnim przy drodze krajowej nr 1. Obecnie lotnisko ma właściciela prywatnego.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- 5) Ograniczenie uciążliwości ruchu tranzytowego występującego aktualnie i opracowanie koncepcji zniwelowania uciążliwości wobec spodziewanego wzrostu natężenia ruchu w związku z realizacją autostrady płatnej A1.
- 6) Rozwój oferty transportu pasażerskiego publicznego, szczególnie oferty transportu pasażerskiego kolejowego.
- 7) Segregacja rodzajów ruchu, a szczególnie oddzielenie ruchu kołowego od rowerowego.
- 8) Organizacja miejsc postojowych i placów do parkowania, szczególnie rozwiązanie problemu parkowania samochodów ciężarowych oczekujących na załadunek przy Cementowni „Rudniki”.
- 9) Budowa obiektów obsługi podróżnych, w tym parkingów całodobowych dla obsługi samochodów ruchu tranzytowego.
- 10) współpraca z administracją centralną, powiatową i wojewódzką przy realizacji zadań o charakterze ponadlokalnym.
- 11) Opracowanie organizacji ruchu i wprowadzenie jej do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
- 12) Utrzymanie i tworzenie nowych terenów pod rozbudowę powiązań komunikacyjnych – lokalnych i ponadlokalnych.

Układ drogowy gminy

W studium przyjęto zasadę modelu komunikacyjnego opartego na dominującym połączeniu gminy na kierunku północno-południowym, czyli na drodze krajowej 91 oraz połączeniach na kierunku wschód-zachód istniejącymi drogami powiatowymi.

Przyjęto założenie, że uformowanie docelowe kształtu sieci drogowej gminy postępowało będzie etapowo, a proponowane w Studium przebiegi dróg i ulic ustalone zostaną na etapie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Potrzeby uzupełnień połączeń sieci drogowej gminy dostosowane zostały do etapów realizacji zamierzeń inwestycyjnych związanych z realizacją autostrady płatnej A1.

Etapowanie realizacji modelu systemu komunikacyjnego W etapie pierwszym należy uporządkować przebieg DK91 na terenach zainwestowanych oraz zmodernizować sieć dróg na połączeniach regionalnych (drogi powiatowe) poprzez:

- dostosowanie parametrów DK91 do parametrów ulicy klasy "G" (główniej),
- powiązanie drogowe terenów potencjalnego rozwoju zabudowy produkcyjno-usługowej i terenów ofertowych dla różnorodnej działalności gospodarczej, położonych we wschodniej części gminy, z drogą krajową DK91:
- wskazane bezkolizyjne skrzyżowanie dróg z linią kolejową Częstochowa -Koluszki Warszawa;
- segregację rodzajów ruchu,
- budowę dróg rowerowych i ścieżek rowerowych,
- modernizację skrzyżowań (organizacja ruchu),
- zwiększenie możliwości parkowania,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

- zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu, poprzez ograniczanie prędkości pojazdów przy zastosowaniu środków fiskalnych.

W etapie drugim dla realizacji modelu systemu komunikacyjnego gminy przyjęto założenie, że działania winny iść w kierunku optymalizacji pracy układu komunikacyjnego i minimalizacji pracy przewozowej w związku z koniecznością ochrony środowiska. Polityka komunikacyjna gminy winna oprzeć się na następujących narzędziach kształtowania rozwiązań:

- proekologiczne systemy transportu jako alternatywne wobec samochodu,
- działania edukacyjne,
- kształtowanie nawyków komunikacyjnych,
- przestrzenne i fiskalne metody ograniczania ruchu.

Założenia polityki transportowej to:

- przyjęcie jako podstawę rozwiązań polityki proekologicznej,
- minimalizacji ruchu kołowego przez stworzenie alternatywnych propozycji obsługi komunikacyjnej oraz polityki parkingowej,
- budowa systemu dróg rowerowych i zasad ich prowadzenia (ze względów ekologicznych, środowiskowych i ekonomicznych),
- kształtowanie polityki rozwoju stref ruchu uspokojonego jako elementu polityki parkingowej, rowerowej, segregacji rodzajów ruchu i dostępności komunikacyjnej.

5. Badania ankietowe w gospodarstwach domowych

Badania ankietowe przeprowadzono w pierwszej połowie lutego 2016 r. (przed rozpoczęciem przerwy zimowej w woj. śląskim). Łącznie badaniu poddano 431 osób w 188 gospodarstwach domowych z obszaru całej gminy.

Obszar gminy został podzielony na rejony komunikacyjne, tj. obszary o możliwie jednorodnych zachowaniach komunikacyjnych. Podział ten dokonany został na podstawie dostępnych informacji o rodzaju i ukształtowaniu terenu, występującej zabudowie i charakterze danego obszaru. Ze względu na charakter (gmina wiejska) oraz zagospodarowanie przestrzenne, gminę podzielona na 8 rejonów zgodnie z podziałem na sołectwa i jednostki pomocnicze:

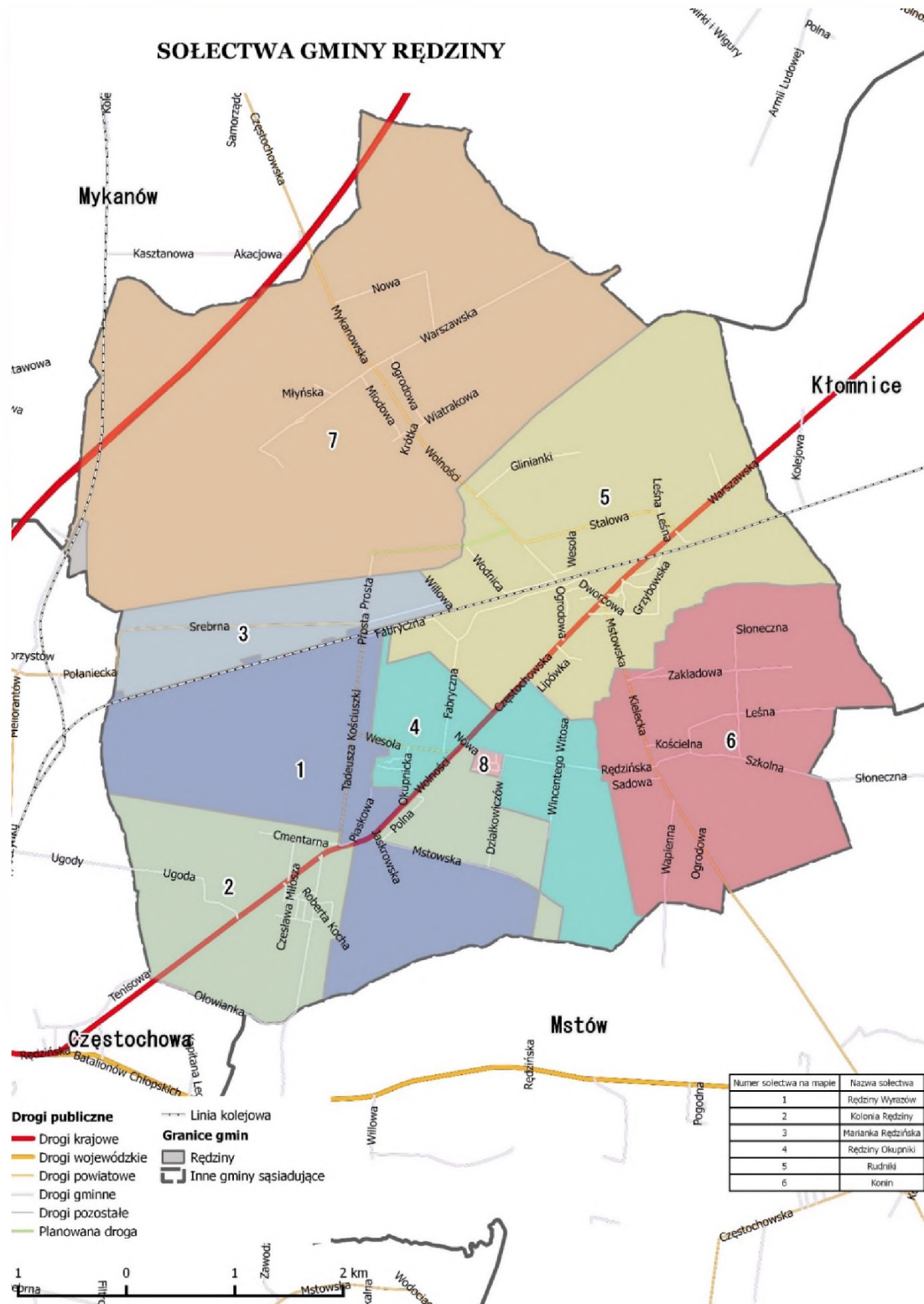
- Rędziny Wyrazów,
- Rędziny Kolonia,
- Rędziny Okupniki,
- Rędziny Osiedle,
- Rudniki,
- Konin,
- Marianka Rędzińska,
- Kościelec (Karolina, Madalin).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na poniższej mapie przedstawiono rejony objęte badaniami.

Mapa 2 Rejony objęte badaniami ankietowymi



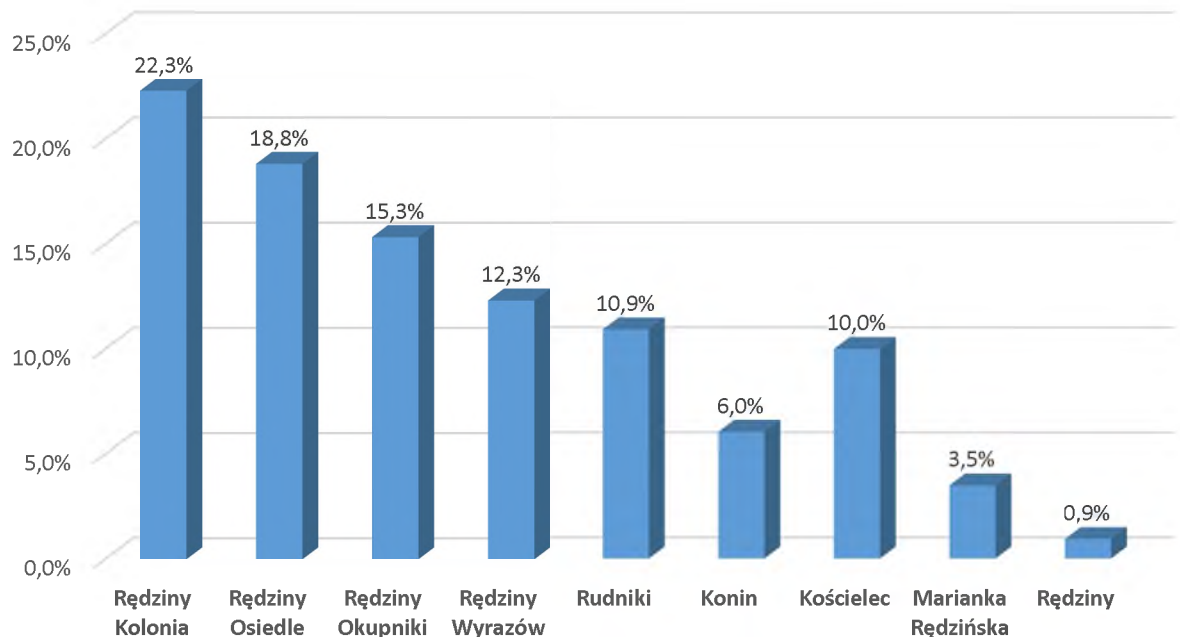
Źródło: opracowanie własne



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Najwięcej odpowiedzi udzielono na terenie Rędziny Kolonia (22,3% odpowiedzi) oraz Rędziny Osiedle (18,8% odpowiedzi). Z kolei najmniej odpowiedzi zarejestrowano na terenie Konina, Marianki Rędzińskiej oraz Rędzin (odpowiednio 6%, 3,5% oraz 0,9%).

Wykres 18 Struktura przestrzenna odpowiedzi



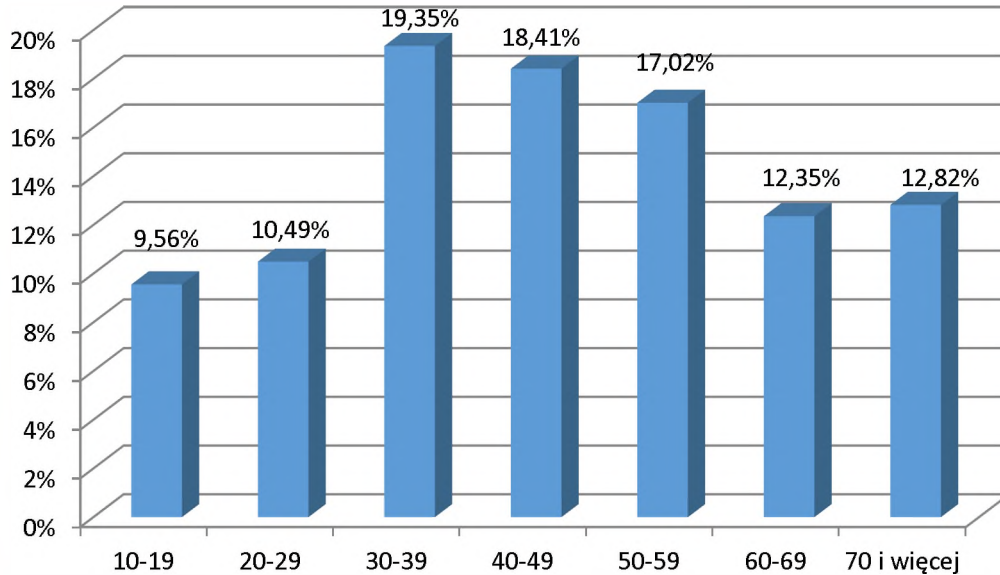
Źródło: opracowanie własne

W przeprowadzonym badaniu 53% ankietowanych mieszkańców stanowiły kobiety. Zdecydowaną większość ankietowanych osób stanowiły osoby w wieku 30 – 59 lat, łącznie 54,78% respondentów. Prawie 10% ankietowanych stanowiły osoby w wieku 10 – 19 lat, natomiast blisko 10,5% ankietowanych to osoby w wieku 20 – 29 lat. Osoby w wieku 60 lat i więcej stanowiły łącznie 25,17%.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

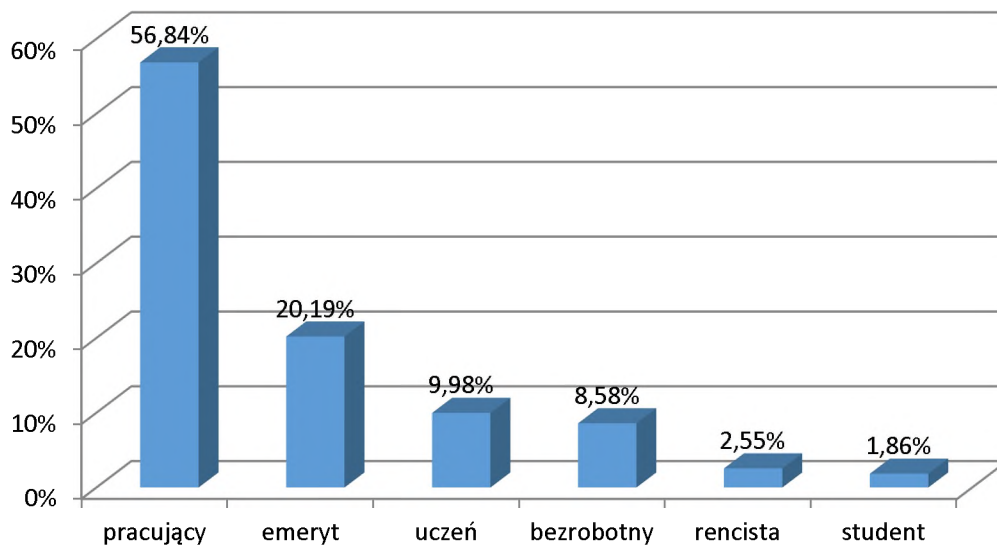
Wykres 19 Struktura wieku ankietowanych mieszkańców gminy Rędziny



Źródło: opracowanie własne

Zdecydowaną większość ankietowanych mieszkańców gminy Rędziny reprezentują osoby pracujące (56,84% respondentów). Emeryci stanowią nieco ponad 1/5 badanych osób, natomiast uczniowie stanowią 9,98% wszystkich badanych, a bezrobotni 8,58%. Najmniejszy udział stanowią renciści (2,55%) oraz studenci (1,86%).

Wykres 20 Aktywność zawodowa ankietowanych mieszkańców gminy Rędziny



Źródło: opracowanie własne



6. Diagnoza transportu publicznego w Gminie

6.1 Uwarunkowania lokalne

Gmina Rędziny, jako jedna z niewielu gmin wiejskich w Polsce, dysponuje własną komunikacją lokalną obsługującą ruch pasażerski łączący wszystkie jej miejscowości z Częstochową.

Organizatorem gminnego transportu zbiorowego jest Gmina Rędziny, natomiast operatorem realizującym zadania przewozowe jest Gminny Zakład Komunikacyjny – zakład budżetowy Gminy Rędziny. Zakłada ten świadczy usługi transportowe na terenie Gminy Rędziny i miasta Częstochowy. Usługi oferowane przez GZK są uzupełnieniem komunikacji na obszarze aglomeracji częstochowskiej.

Tabor wykorzystywany przez GZK to niskopodłogowe autobusy Solaris Urbino. W związku z faktem długotrwałej eksploatacji istniejącego taboru oraz planowanym uruchomieniu dodatkowych linii do ościennych miejscowości oraz linii wewnątrzgminnej zachodzi konieczność zakupu dodatkowego taboru autobusowego gwarantującego zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców gminy Rędziny, spełniających normy Euro VI.

GZK obsługuje trzy linie:

- 1) **R** – Częstochowa - Rędziny-Rudniki-Konin
- 2) **Rk** – Częstochowa - Rędziny- Rudniki- Kościelec-Karolina
- 3) **Rm** – Częstochowa - Rędziny-Marianka Rędzińska



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na poniższej mapie przedstawiono przebieg tras komunikacyjnych w gminie Rędziny.



Źródło: dane GZK



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na terenie gminy, w każdym sołectwie wyznaczono przystanki autobusowe. Łącznie na terenie gminy wyznaczono 26 przystanków. W poniższej tabeli przedstawiono listę przystanków ze wskazaniem sołectwa, na terenie którego się znajduje.

Tabela 5 lista przystanków na terenie gminy Rędziny

Lp.	Nazwa przystanku	Sołectwo	Obsługa linii
1.	Rędziny-strefa	Rędziny - Kolonia	R, Rk, Rm
2.	Rędziny-górka	Rędziny - Kolonia	R, Rk, Rm
3.	Rędziny-Urząd Gminy	Rędziny - Kolonia	R, Rk, Rm
4.	Rędziny-kościół	Rędziny - Wyrazów	R, Rk, Rm
5.	Rędziny-ul. Okupnicka	Rędziny - Wyrazów	R, Rk, Rm
6.	Rędziny-osiedle	Rędziny – Osiedle	R, Rk, Rm
7.	Lipówka	Rudniki	R, Rk
8.	Rudniki-księgarnia	Rudniki	R, Rk
9.	Rudniki-most	Rudniki	Rk
10.	Rudniki N-III	Rudniki	Rk
11.	Rudniki N-II	Rudniki	Rk
12.	Rudniki N-I	Rudniki	Rk
13.	Kościelec - ul. Wiatrakowa	Kościelec	Rk
14.	Kościelec - straż	Kościelec	Rk
15.	Kościelec - cmentarz	Kościelec	Rk
16.	Karolina I	Kościelec	Rk
17.	Karolina	Kościelec	Rk
18.	Rędziny-ul. Wesoła	Rędziny - Wyrazów	Rm
19.	Rędziny-ul. Kościuszki	Rędziny - Wyrazów	Rm
20.	Rędziny-przejazd	Rędziny - Wyrazów	Rm
21.	Marianka-Błoki	Marianka Rędzińska	Rm
22.	Marianka I	Marianka Rędzińska	Rm
23.	Marianka	Marianka Rędzińska	Rm
24.	Konin-ul. Wapienna	Konin	R
25.	Konin	Konin	R
26.	Cementownia	Konin	R

Źródło: opracowanie własne

Sołectwa Rędziny – Kolonia oraz Rędziny – Wyrazów cechują się największą dostępnością czasową do komunikacji, gdyż przez te sołectwa przejeżdżają wszystkie trzy linie GZK.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Taryfa opłat za usługi przewozowe środkami Gminnego Zakładu Komunikacyjnego w Rzędzinach wyróżnia podział na bilety jednorazowe oraz bilety okresowe. Cennik biletów jednorazowych przedstawia poniższa tabela. Strefa 1 – obejmuje obszar Gminy Rzędziny, strefa 2 – obejmuje obszar miasta Częstochowa.

Tabela 6 Cennik opłat za bilety jednorazowe

	Strefa 1	Strefa 2	Strefa 1 i 2 (łącznie)
Normalny	2,20 zł	3,00 zł	3,40 zł
Ulgowy	1,10 zł	1,50 zł	1,70 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.gzkredziny.pl/oplaty.htm>

Cena biletu okresowego uwzględnia długość pokonanej trasy. Tabela poniżej prezentuje ceny biletów okresowych.

Tabela 7 Cennik opłat za bilety okresowe

	do 5 km	od 5 km do 10 km	od 10 km do 15 km	ponad 15 km
Normalny na cały miesiąc	52,00 zł	63,00 zł	77,00 zł	90,00 zł
Ulgowy na cały miesiąc	26,00 zł	31,50 zł	38,50 zł	45,00 zł
Normalny na pół miesiąca	29,00 zł	35,00 zł	42,00 zł	48,00 zł
Ulgowy na pół miesiąca	14,50 zł	17,50 zł	21,00 zł	24,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.gzkredziny.pl/oplaty.htm>

Dodatkowo w taryfie opłat uwzględniona jest opłata za przewóz bagażu (psa, wózka, przedmiotów o wymiarach powyżej 30x60x90 cm). I tak oto w strefie pierwszej cena biletu wynosi 2,20 zł, w strefie drugiej 3,00 zł, natomiast w strefie pierwszej i drugiej łącznie 3,40 zł.

Z gminy Rzędziny istnieje dość dobre połączenie komunikacją autobusową w kierunku Częstochowy. W dni robocze z Marianki w kierunku Częstochowy autobusy kursują w ciągu całego dnia średnio co 108 minut, z Konina średnio co 46 minut, natomiast z Karoliny średnio co 49 minut. W godzinach 5:00 – 8:00 z Marianki do Częstochowy odjeżdżają trzy autobusy, z Konina 5 autobusów, z kolei z Karoliny 4 autobusy. W godzinach 15:00 -18:00 z tych trzech punktów odjeżdża odpowiednio 2 autobusy z Marianki, 4 autobusy z Konina oraz 3 autobusy z Karoliny. Natomiast w weekendy autobusy z Marianki w kierunku Częstochowy kursują w ciągu całego dnia średnio co 123 minuty, z Konina średnio co 50 minut a z Karoliny średnio co 104 minuty. W godzinach 5:00 – 8:00 w weekendy z Marianki do Częstochowy odjeżdżają 2 autobusy, tyle samo autobusów odjeżdża z Karoliny a z Konina 4 autobusy. Z kolei w popołudniowych godzinach, tj. 15:00 – 18:00, w weekendy z Marianki odjeżdża 1 autobus, z Konina 4 autobusy a z Karoliny 2 autobusy.

W dni robocze w ciągu całego dnia w kierunku Marianki autobusy kursują ze średnią częstotliwością co 116 minut, w kierunku Konina średnio co 46 minut a w kierunku Karoliny średnio co 47 minut. W godzinach 5:00 – 8:00 w kierunku Marianki odjeżdżają 3 autobusy, w kierunku Konina 4 autobusy, tyle samo autobusów kursuje w kierunku Karoliny. Z kolei w godzinach 15:00 – 18:00 w kierunku Marianki kursuje 1 autobus, w kierunku Konina 3 autobusy a w kierunku Karoliny 4 autobusy. Natomiast w weekendy w kierunku Marianki



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

autobusy w ciągu całego dnia kursują średnio co 128 minut, do Konina średnio co 47 minut a w kierunku Karoliny średnio co 104 minuty. W godzinach 5:00 – 8:00 w kierunku Marianki w weekendy odjeżdżają 2 autobusy, w kierunku Konina 4 autobusy, a w kierunku Karoliny 2 autobusy. Z kolei w popołudniowych godzinach (15:00 – 18:00) w kierunku Marianki odjeżdża 1 autobus, do Konina 4 autobusy a do Karoliny kursuje 1 autobus.

6.1.1 Analiza izochronowa dostępności komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Rędziny

Celem analizy izochronowej jest określenie przestrzennej dostępności do komunikacji zbiorowej. To znaczy określenie jaki procent ludności znajduje się w promieniu 500 m od przystanków komunikacji publicznej. Dystans 500 metrów, to optymalny dystans na obszarach podmiejskich, który jest w stanie pokonać człowiek, aby dojść do komunikacji publicznej. Im mniejszy dystans do pokonania, tym większa dostępność samej komunikacji.

Analizę izochronową wykonano w oparciu o dane pozyskane z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (dane na koniec 2015 r.). Pozyskano bazę rozmieszczenia ludności w Gminie Rędziny. Następnie dane zgeokodowano i na tej podstawie przygotowano mapę gęstości zaludnienia na obszarze gminy. Kolejnym krokiem było dodanie na mapie warstwy przedstawiającej rozmieszczenie przystanków na liniach R, Rk, Rm na terenie gminy. Ostatnim elementem analizy było przygotowanie buforów – wyznaczenia stref dostępności przystanków autobusowych.

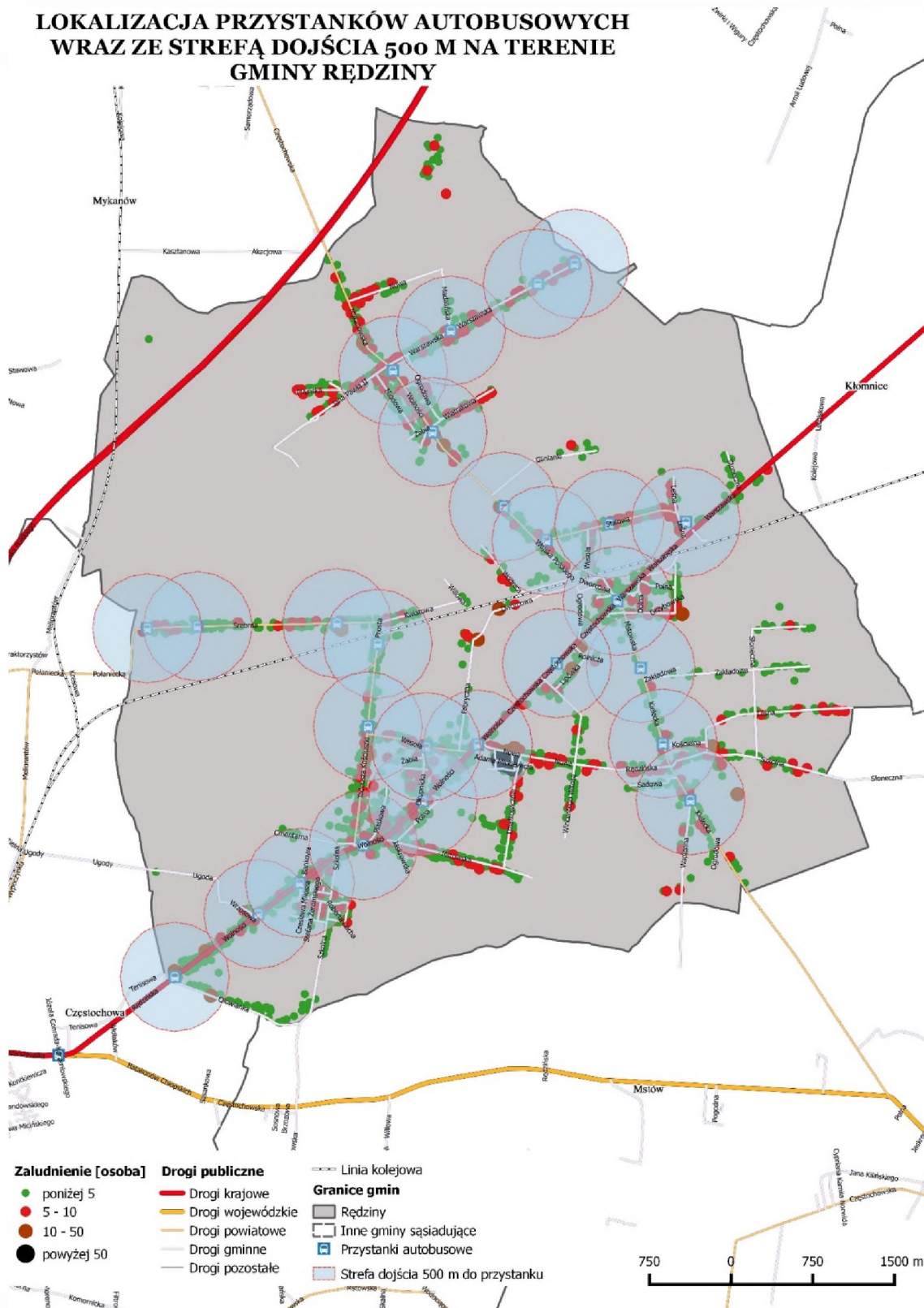
Analiza izochronowa wykazała, że w promieniu 500 m od przystanków komunikacji zbiorowej znajduje się 60 % mieszkańców gminy Rędziny. Część buforów nakłada się na siebie, co świadczy o dobrym rozmieszczeniu przystanków. Jednak znaczący odsetek mieszkańców (mieszkańcy osiedla Rędziny, czy Konina) ma do pokonania dystans większy niż 500 metrów aby dostać się na przystanek komunikacji zbiorowej. Zasadne wydaje się być wyznaczenie wewnętrznej linii gminnej – obsługującej m.in. ul. Działkowiczów, Nowej, Mstowskiej, czy Szkolnej w Kościelcu. Wyznaczenie linii wewnątrzgminnej jest zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców, którzy zgłaszali potrzebę wykreowania połączenia do Ośrodka Zdrowia przy ul. Działkowiczów.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na poniższej mapie przedstawiono przestrzennej wyniki analizy izochronowej.

LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH WRAZ ZE STREFĄ DOJŚCIA 500 M NA TERENIE GMINY RĘDZINY



Źródło: opracowanie własne

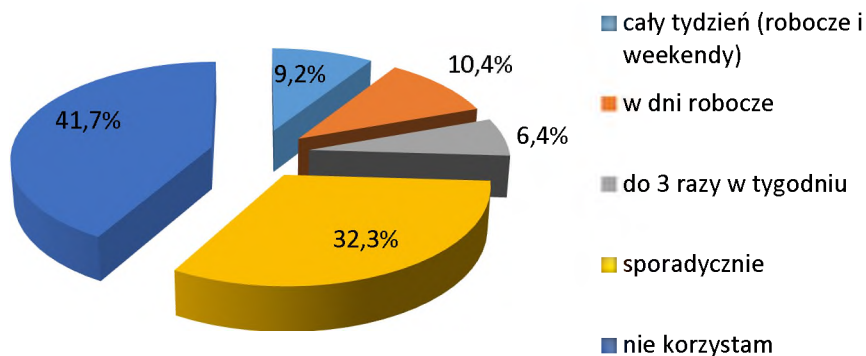


PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

6.2 Wyniki badań ankietowych w gospodarstwach domowych

Mieszkańcy gminy Rędziny realizując swoje codzienne podróże korzystają z komunikacji autobusowej. Łącznie 58,3% ankietowanych mieszkańców podróżuje komunikacją autobusową. W tym 9,2% respondentów korzysta z komunikacji autobusowej przez cały tydzień (również w weekendy), 10,4% korzysta tylko w dni robocze, natomiast do korzystania z autobusu do trzech razy w tygodniu przyznaje się 6,4% respondentów. Blisko 1/3 badanych mieszkańców z usług komunikacji autobusowej korzysta sporadycznie a pozostałe 41,7% otwarcie przyznaje, że nie korzysta z komunikacji autobusowej.

Wykres 21 Częstotliwość korzystania z komunikacji autobusowej przez mieszkańców Rędzin



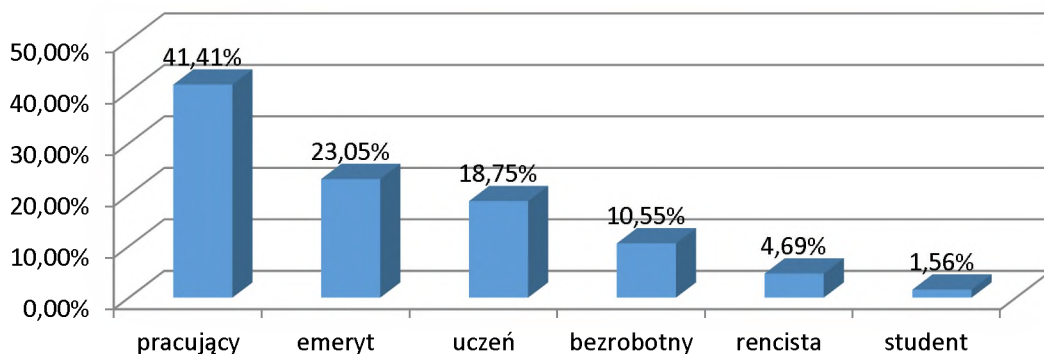
Źródło: opracowanie własne

Autobusem zdecydowanie częściej podróżują kobiety niż mężczyźni. Komunikacja autobusowa jest najczęściej wykorzystywana przez osoby w wieku 10 – 19 lat, 50 – 59 lat oraz 70 lat i więcej. Z autobusu, jako środka komunikacji, przeważnie korzystają osoby pracujące (41,41% respondentów). Kolejną grupę stanowią emeryci (23,05% respondentów) oraz uczniowie (18,75% respondentów). Z kolei najrzadziej z komunikacji autobusowej korzystają studenci (1,56% respondentów).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

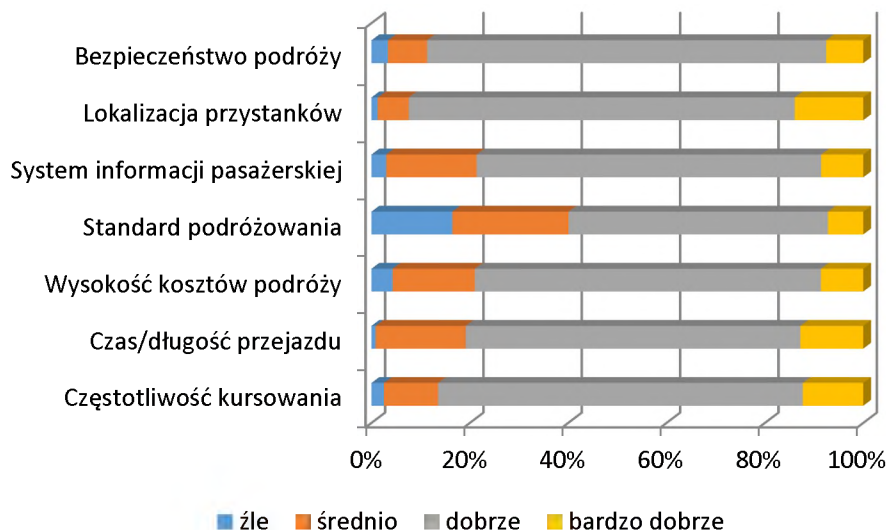
Wykres 22 Osoby korzystające z komunikacji autobusowej



Źródło: opracowanie własne

Komunikacja autobusowa została oceniona na poziomie dobrym przez mieszkańców Rędzin. Dobrze zostały ocenione takie elementy jak: bezpieczeństwo podróży, lokalizacja przystanków oraz częstotliwość kursowania. Z kolei źle oceniono standard podróży (16% wskazań respondentów).

Wykres 23 Ocena komunikacji autobusowej przez mieszkańców Rędzin



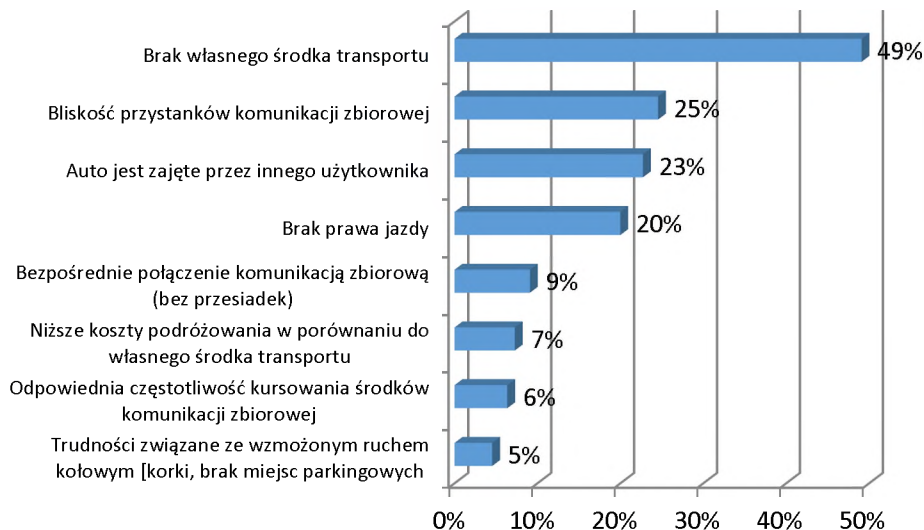
Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wskazywanym powodem korzystania z komunikacji autobusowej jest brak własnego środka transportu (49% respondentów). ¼ respondentów korzysta z usług komunikacji autobusowej ze względu na bliskość przystanków komunikacji zbiorowej. Jedynie 5% badanych mieszkańców wybiera komunikację autobusową ze względu na trudności związane ze wzmożonym ruchem kołowym (korki, brak miejsc parkingowych).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

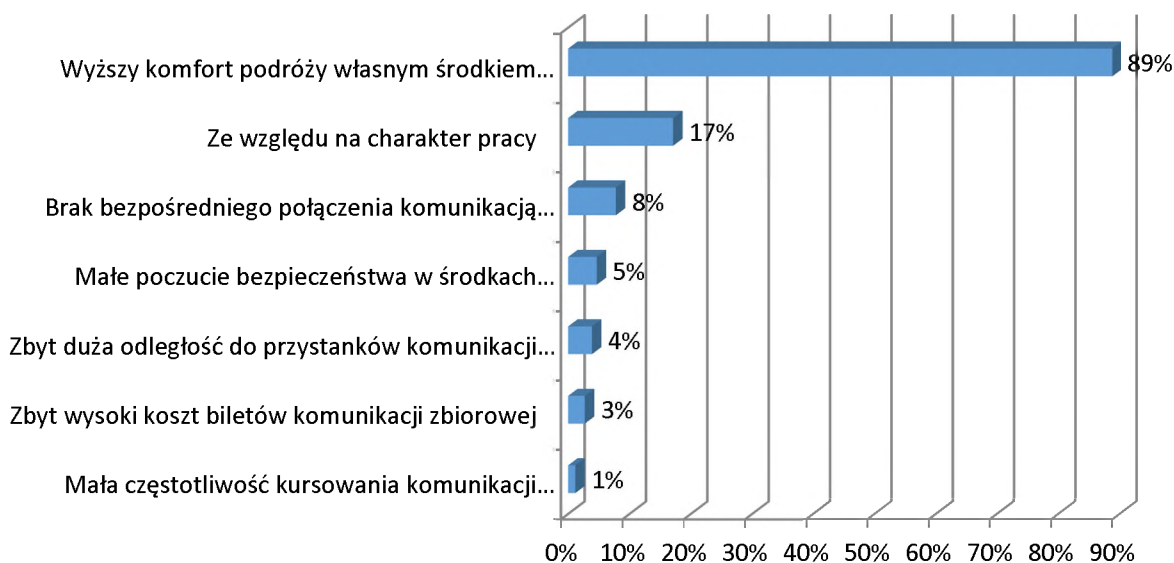
Wykres 24 Powody korzystania z komunikacji autobusowej



Źródło: opracowanie własne

Blisko 1/3 badanych mieszkańców gminy Rędziny nie korzysta z komunikacji autobusowej. Jako przyczynę takiego stanu rzeczy mieszkańcy najczęściej wskazują na wyższy komfort podróży własnym środkiem transportu (89% respondentów). 4% ankietowanych mieszkańców nie korzysta z komunikacji autobusowej ze względu na zbyt dużą odległość do przystanków komunikacji zbiorowej, 3% ze względu na zbyt wysoki koszt biletów komunikacji zbiorowej. Tylko 1% badanych jako powód wskazuje na małą częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej.

Wykres 25 Powody korzystania z własnego środka transportu



Źródło: opracowanie własne



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Na podstawie przeprowadzonego badania zarejestrowano, że mieszkańcy gminy komunikacją autobusową podróżują najczęściej w obrębie miejscowości zlokalizowanych na terenie gminy Rzędziny. Największy udział stanowią podróże realizowane na trasie Rzędziny Okupniki – Rzędziny (15,8% wszystkich podróży komunikacją autobusową), z kolei najmniejszy stanowią podróże na trasie Rudniki – Rzędziny Kolonia (0,99% wszystkich podróży komunikacją autobusową).

Tabela 8 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu komunikacją autobusową mieszkańców gminy Rzędziny

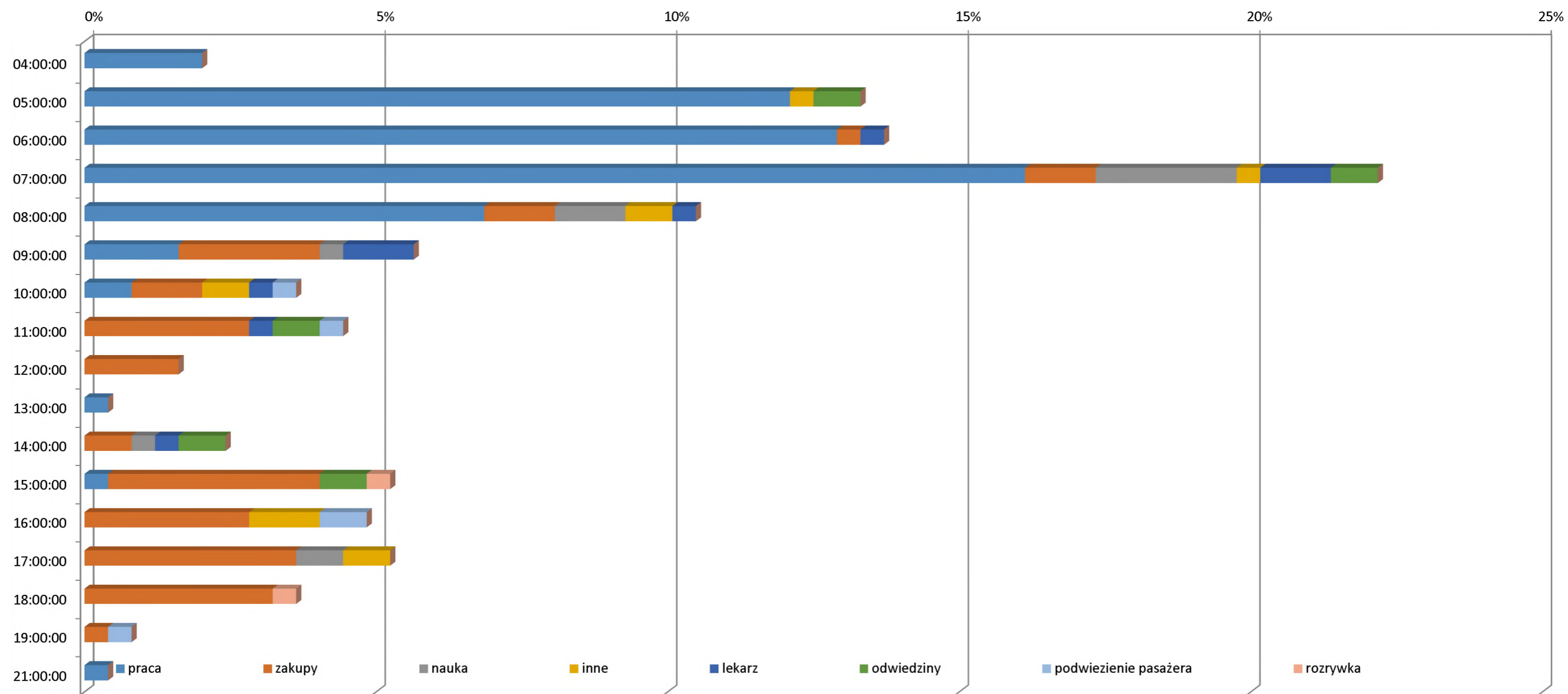
Kierunki przemieszczeń	Do								Suma końcowa	
	Rzędziny	Rudniki	Kościelec	Konin	Rzędziny Osiedle	Marianka Rzędzińska	Rzędziny Kolonia	Rzędziny Wyrzów		
Z	Konin	1,0%		1,0%	5,0%	3,0%				9,90%
	Kościelec	2,0%	3,0%	5,9%		1,0%				11,88%
	Marianka Rzędzińska	1,98%					0,99%			2,97%
	Rzędziny					1,0%				0,99%
	Rzędziny Kolonia	2,0%	7,9%	1,0%						10,89%
	Rzędziny Okupniki	15,8%	3,0%	1,0%		1,0%				20,79%
	Rzędziny Osiedle	3,0%	3,0%							5,94%
	Rzędziny Wyrzów	11,9%	2,0%			1,0%			1,0%	15,84%
	Rudniki	5,9%	11,9%	1,0%	1,0%			0,99%		20,79%
Suma końcowa	43,56%	30,69%	9,90%	5,94%	6,93%	0,99%	0,99%	0,99%	100,00%	

Źródło: opracowanie własne

Podróże wyjazdowe z domu do pracy, wykonywane komunikacją autobusową, najczęściej wykonywane są około godziny 6:00 i 7:00. Podróże do miejsc nauki rozpoczynane są najczęściej około godziny 7:00. Mieszkańcy gminy Rzędziny do lekarza wybierają się najczęściej około godziny 9:00. Obserwuje się dwie fale wyjść na zakupy. Pierwsza z nich odbywa się w godzinach porannych (około godziny 8:00, 9:00 i 10:00), natomiast druga około godziny 15:00. Podróże w celach rozrywkowych realizowane są około godziny 15:00, z kolei podróże w ramach odwiedzin około godziny 8:00. Z kolei powroty z pracy do domu rozpoczynają się najczęściej około godziny 15:00 i 16:00. Uczniowie ze szkół najczęściej wychodzą około godziny 13:00, 14:00 i 15:00. Powroty z zakupów odbywają się najczęściej około godziny 12:00. Z wizyty u lekarza mieszkańcy najczęściej wracają w godzinach około 11:00 – 15:00.



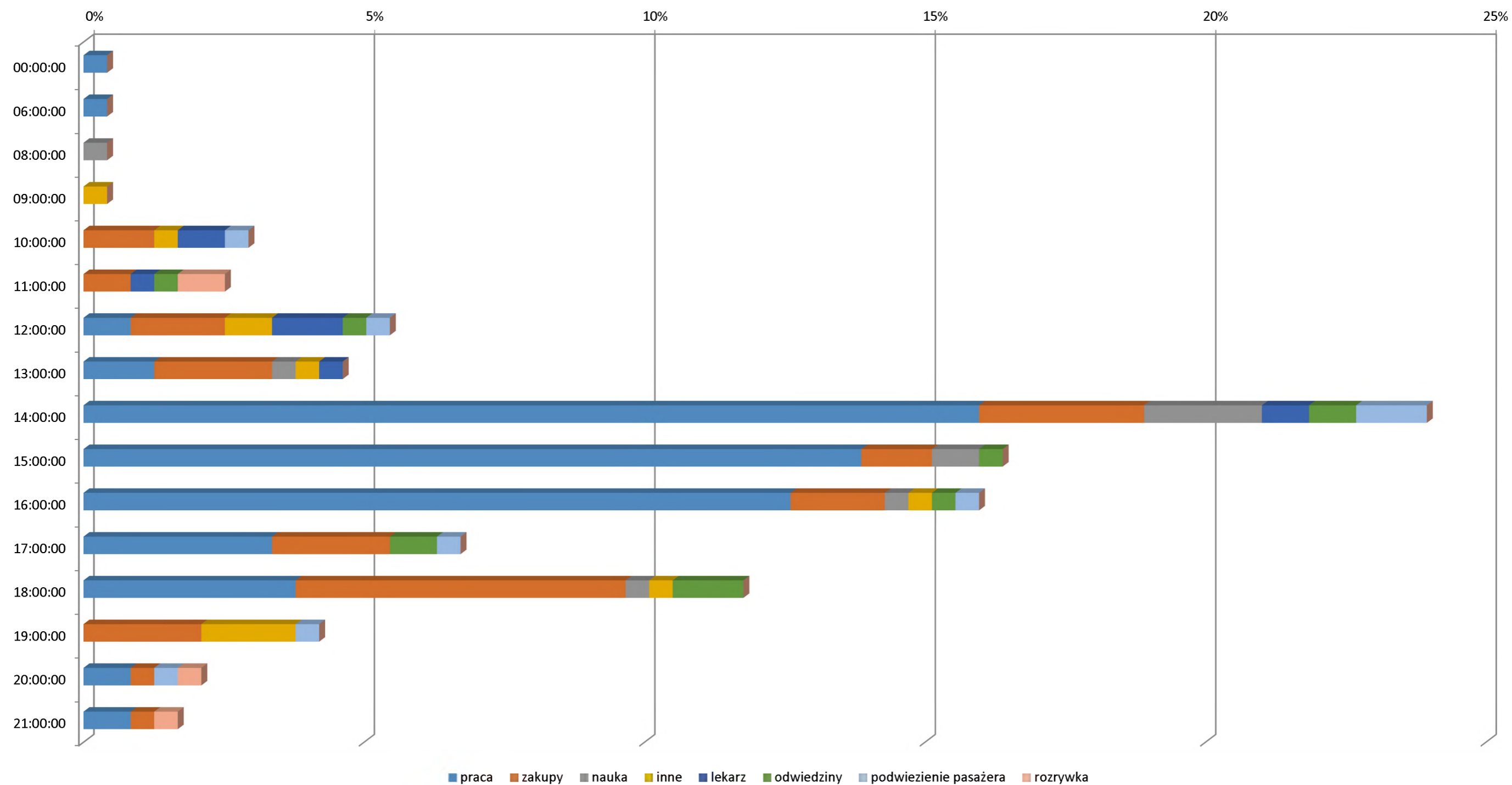
Wykres 26 Godziny rozpoczęcia podróży wyjazdowych komunikacją autobusową z domu w podziale na motywację



Źródło: opracowanie własne



Wykres 27 Godziny rozpoczęcia powrotów do domu komunikacją autobusową w podziale na motywacje



Źródło: opracowanie własne

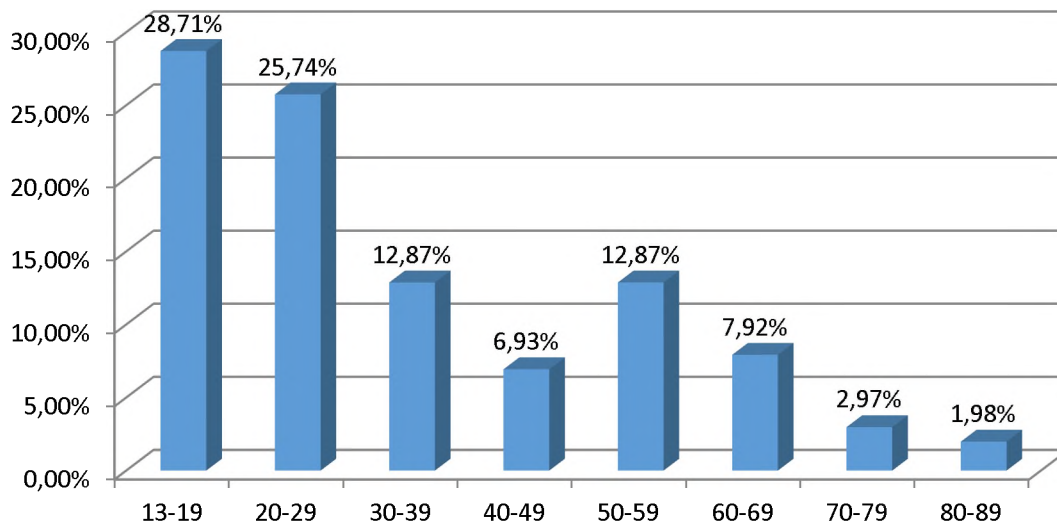


6.3 Wyniki badań ankietowych z użytkownikami transportu publicznego – GZK

W dniu 10 lutego 2016 r. przeprowadzono badania ankietowe z użytkownikami transportu publicznego GZK na trzech liniach komunikacyjnych R, Rk, Rm na terenie gminy Rędziny. W badaniu udział wzięło 100 osób.

65,35% ankietowanych stanowiły kobiety. Zdecydowaną większość respondentów stanowiły osoby w wieku 13 – 29 lat, łącznie 54% badanych osób. 1/5 ankietowanych to osoby w wieku 30 – 49 lat, natomiast osoby w wieku 50 – 69 lat stanowią 21% respondentów. Osoby w wieku 70 lat i więcej stanowią łącznie 5%.

Wykres 28 Struktura wieku ankietowanych osób



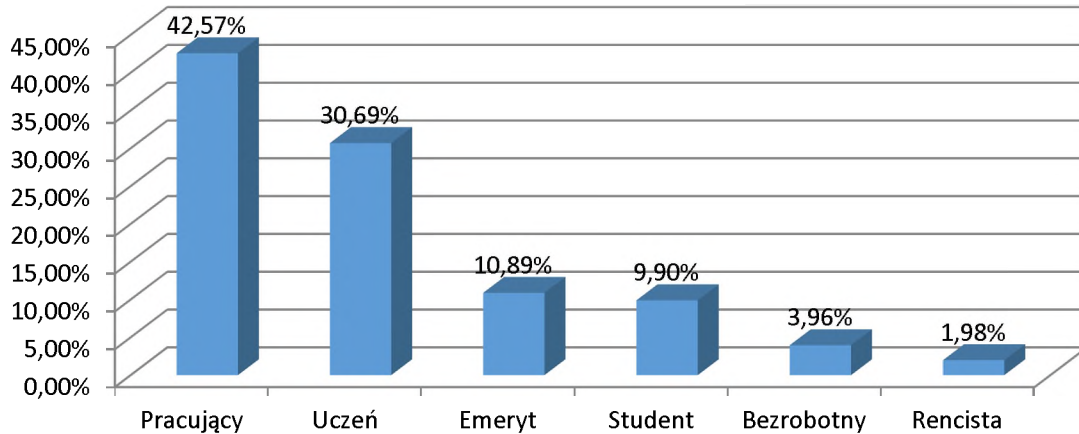
Źródło: opracowanie własne

Zdecydowaną większość ankietowanych osób reprezentują osoby pracujące (42,57% respondentów). Uczniowie stanowią nieco ponad 30% badanych osób, natomiast emeryci 10,89% a studenci 9,9% wszystkich badanych. Najmniejszy udział stanowią bezrobotni (3,96%) oraz renciści (1,98%).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

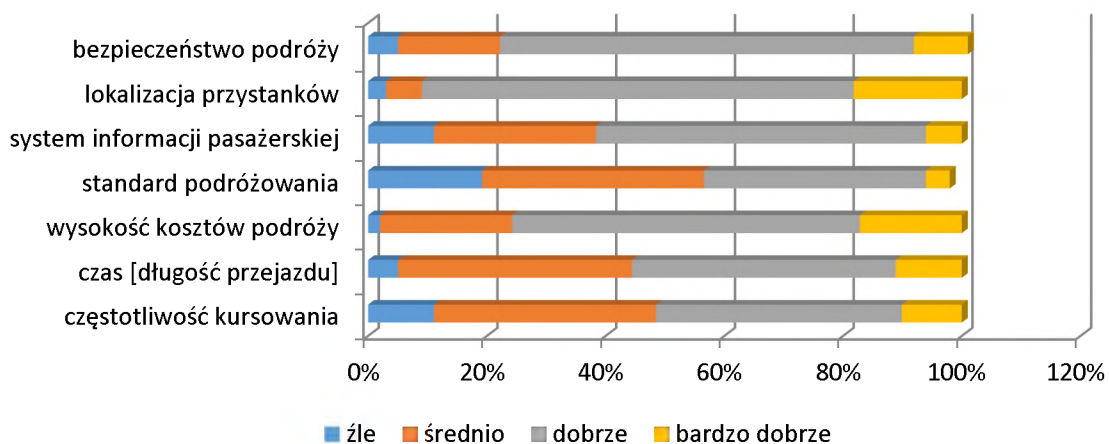
Wykres 29 Aktywność zawodowa ankietowanych osób



Źródło: opracowanie własne

Respondentów poproszono o ocenę komunikacji zbiorowej w następujących obszarach: częstotliwość kursowania, czas/długość przejazdu, wysokość kosztów podróży, standard podróżowania, system informacji pasażerskiej, lokalizacja przystanków oraz bezpieczeństwo podróży. Ankietowani najlepiej ocenili lokalizację przystanków (91% respondentów), bezpieczeństwo podróży (79% respondentów) oraz wysokość kosztów podróży (76% respondentów). Na poziomie średnim został oceniony czas podróży (39% respondentów), częstotliwość kursowania (37% respondentów) oraz standard podróży (37% respondentów).

Wykres 30 Ocena komunikacji zbiorowej w wybranych obszarach



Źródło: opracowanie własne

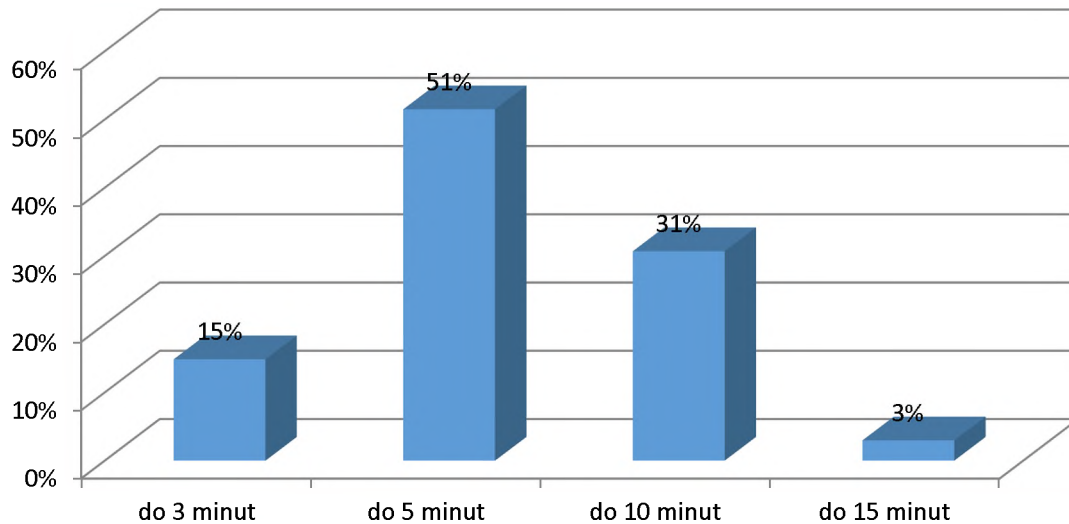
Następnie zapytano ankietowanych o akceptowalny czas dojścia na przystanek komunikacji zbiorowej. Dla większości osób (51%) akceptowalny czas dojścia na przystanek nie powinien trwać dłużej niż 5 min, z kolei 31% ankietowanych przyznaje, że jest skłonna zaakceptować czas dojścia na przystanek nie dłuższy niż 10 minut. Czas dojścia nie dłuższy



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

niż 3 minuty akceptuje 15% respondentów, a jedynie 3% jest w stanie zaakceptować czas dojazdu na przystanek trwający nie dłużej niż 15 minut.

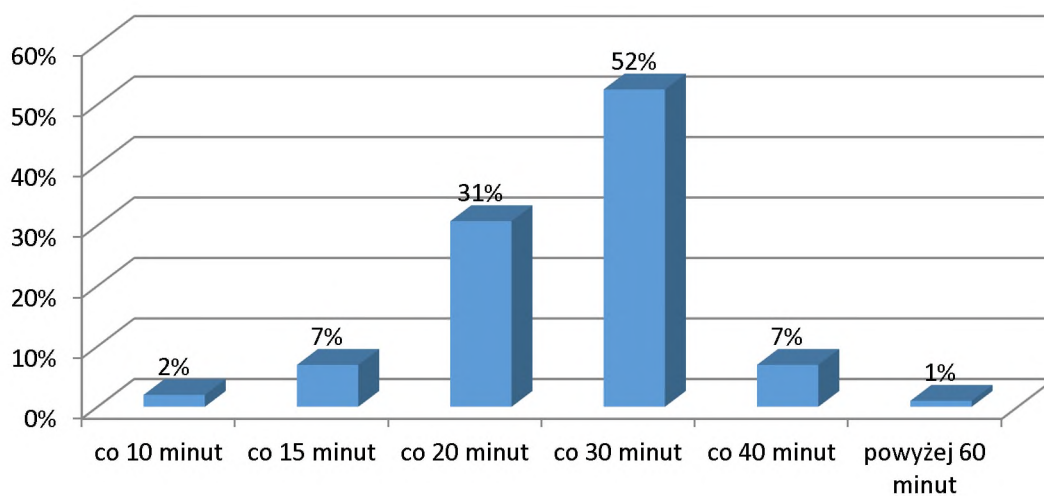
Wykres 31 Akceptowalny czas dojazdu na przystanek komunikacji zbiorowej



Źródło: opracowanie własne

Kolejne pytanie dotyczyło akceptowalnej częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. Dla 52% respondentów akceptowalna częstotliwość wynosi co 30 minut, natomiast blisko 1/3 badanych wskazała na częstotliwość co 20 minut. Częstotliwość co 15 minut akceptuje 7% ankietowanych, taki sam odsetek akceptuje częstotliwość co 40 minut. Tylko 2% jest w stanie zaakceptować częstotliwość co 10 minut, a częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej powyżej 60 minut akceptuje jedynie 1% badanych.

Wykres 32 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej



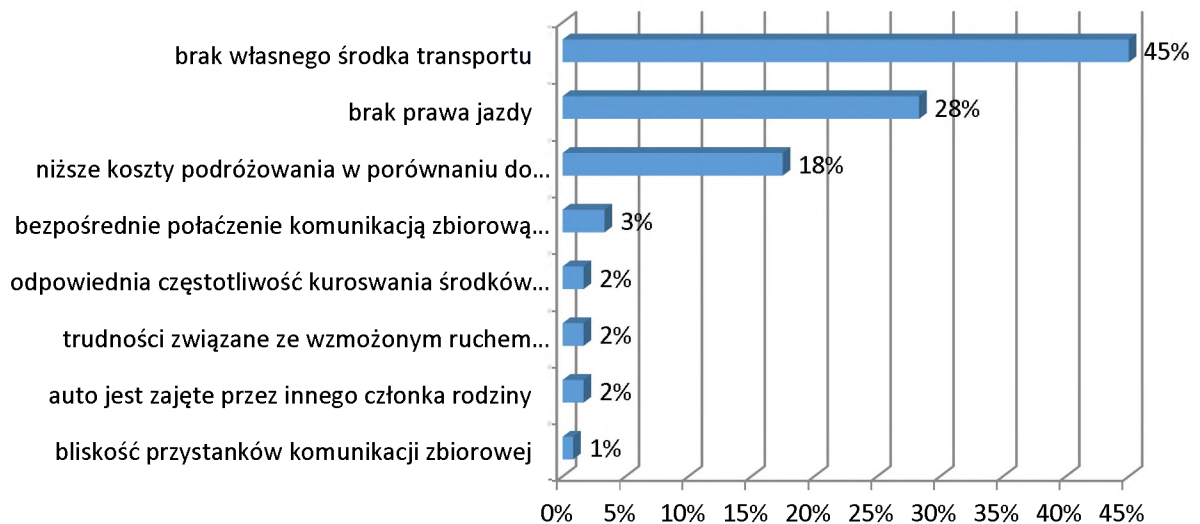
Źródło: opracowanie własne



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Ankietowanych zapytano także o powody korzystania z komunikacji zbiorowej. 45% osób jako przyczynę wskazało na brak własnego środka transportu, a 28% badanych wskazało na brak prawa jazdy. Dla 18% respondentów powodem korzystania z komunikacji zbiorowej są niższe koszty podróżowania w porównaniu do własnego środka transportu.

Wykres 33 Powody korzystania z komunikacji zbiorowej



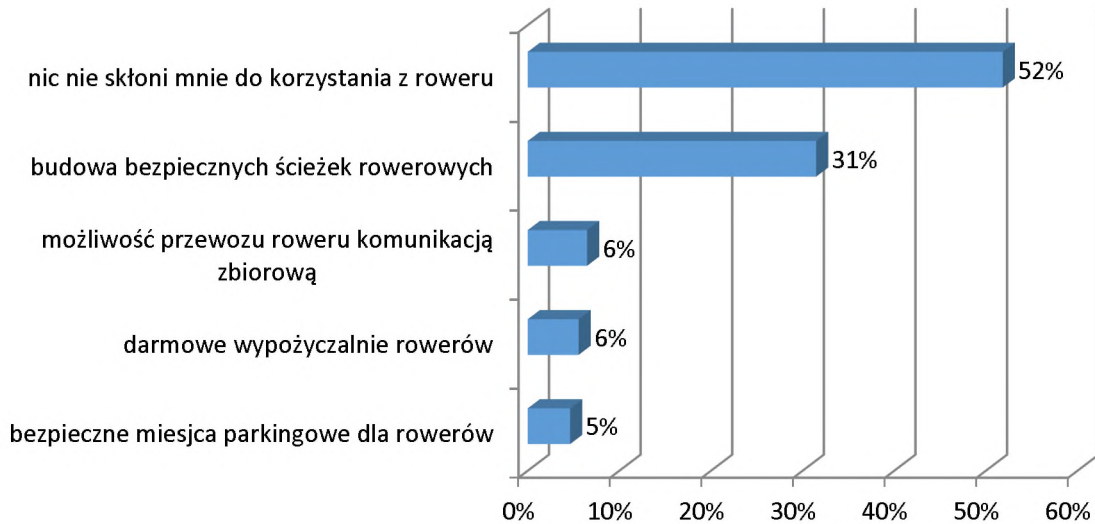
Źródło: opracowanie własne

Następnie poproszono badane osoby o wskazanie determinanty, która skłoniłaby ich do korzystania z roweru w codziennych podróżach. Według 31% respondentów budowa bezpiecznych ścieżek rowerowych skłoniłaby ich do korzystania z roweru w codziennych podróżach. 6% ankietowanych przekonałaby możliwość przewozu roweru komunikacją zbiorową. Taki sam odsetek wskazuje na darmowe wypożyczalnie rowerów. Tylko 5% badanych jako determinantę podało bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów. Zdecydowana większość ankietowanych (52%) otwarcie przyznaje, że nic nie jest w stanie skłonić ich do korzystania z roweru w codziennych podróżach.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

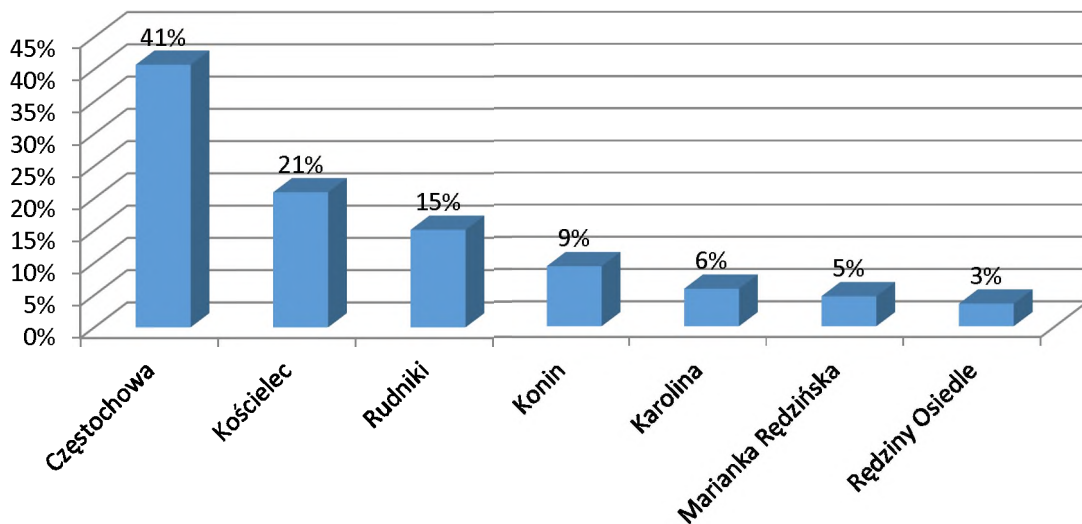
Wykres 34 Czynniki warunkujące korzystanie z rower w codziennych dojazdach.



Źródło: opracowanie własne

Najwięcej ankietowanych podróżuje komunikacją zbiorową z Częstochowy (41% badanych osób). 21% respondentów podróżuje z miejscowości Kościelec, a 15% z miejscowości Rudniki. Najmniej badanych osób komunikacją zbiorową podróżuje z punktu Rędziny Osiedle (3%).

Wykres 35 Lokalizacja początku podróży badanych osób



Źródło: opracowanie własne

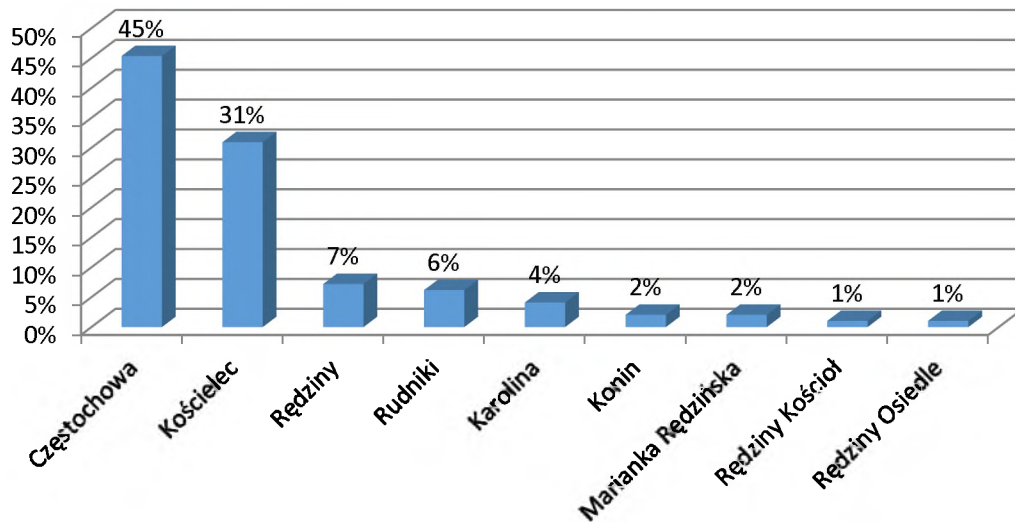
Zdecydowana większość respondentów kończy swoją podróż komunikacją zbiorową w Częstochowie (45% badanych osób), natomiast 31% ankietowanych jako cel swojej podróży



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

wskazuje na miejscowość Kościelec. Najmniej badanych osób jako cel swojej podróży wskazuje na Rędziny Kościół (1%) oraz Rędziny Osiedle (1%).

Wykres 36 Lokalizacja końca podróży badanych osób



Źródło: opracowanie własne

7. Diagnoza transportu samochodowego w Gminie

7.1 Opis sieci drogowej Gminy Rędziny

System drogowy pełni ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej ludności. Gmina Rędziny jest dobrze skomunikowana z resztą regionu, Gmina posiada dogodne połączenia drogowe z miastem Częstochowa. Komunikacja drogowa na obszarze Gminy oparta jest na drogach: krajowych, powiatowych oraz gminnych.

Drogi krajowe:

- DK 1 – droga dwujezdniowa łącząca Śląsk z Wybrzeżem i Warszawą. Droga ta wchodzi w skład VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego (Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylica - Bratysława).
- DK 91 – droga łącząca xxx z xxx. DK 91 pełni rolę drogi alternatywnej dla płatnej autostrady A1. Na terenie gminy droga jednojezdniowa przebiegająca następującymi ulicami – Wolności (Rędziny), Częstochowska, Warszawska (Rudniki).

Drogi powiatowe:

- 1059 S Mykanów – DK1 – Kościelec – Rudniki



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

W ciągu tej drogi powiatowej znajdują się następujące ulice: Nowa, Jana Pawła II, Warszawska, Wiatrakowa, Krótka, Wesoła oraz Leśna w sołectwie Kościelec oraz Rudniki.

- 1060 S Częstochowa – Marianka Rędzińska – Rudniki – Wancerzów

W ciągu tej drogi powiatowej znajdują się następujące ulice: Prosta, Kwiatowa, Fabryczna, Ogrodowa, Szkolna, Poczta, Grzybowska, Strażacka, Rolnicza, Zakładowa, Kościelna, Rędzińska, Szkolna, Parkowa, Wapienna, Ogrodowa w sołectwie Marianka Rędzińska oraz Rudniki.

- 1061 S Marianka Rędzińska – Okupniki – Rędziny (Kolonia)

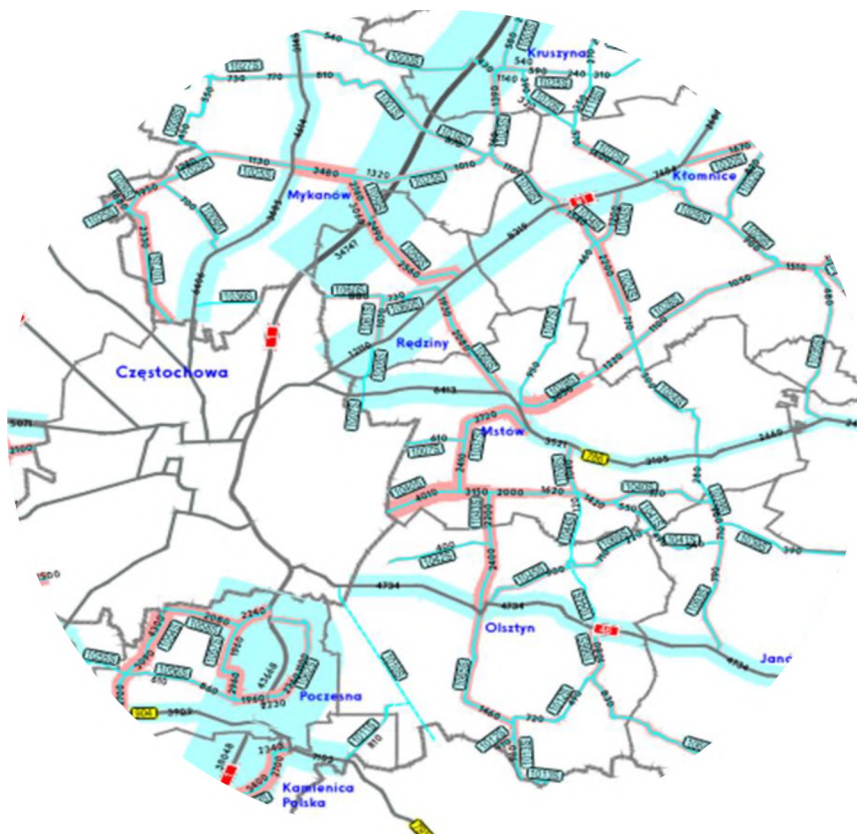
W ciągu tej drogi powiatowej znajdują się następujące ulice: Prosta, Kwiatowa, Wesoła w sołectwach Marianka Rędzińska oraz Rędziny Wyrzów.

- 1005 S Rędziny – do drogi DW786

W ciągu tej drogi powiatowej znajdują się następujące ulice: Zapolskiej, Kocha, Prusa, Nałkowskiej, Orzeszkowej, Sienkiewicza w sołectwie Rędziny Kolonia.

Na poniższej mapie przedstawiono układ komunikacyjny w Gminie wraz z natężeniem ruchu.

Mapa 3 Układ drogowy wschodniej części powiatu częstochowskiego.



Źródło: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny



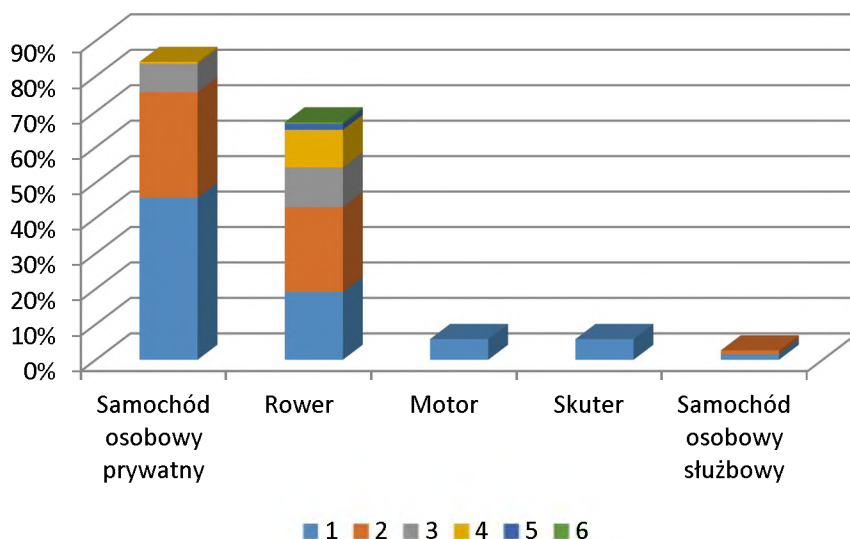
PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

7.2 Wyniki badań ankietowych

Badania ankietowe przeprowadzone w gospodarstwach domowych wykazały, że samochód osobowy jest jednym z najczęściej posiadanych środków transportu. 84% ankietowanych posiada samochód osobowy (46% posiada dokładnie 1 samochód, 30% posiada 2 samochody, natomiast 8% posiada 3 pojazdy a 1% posiada 4 samochody).

Rzędzińskie gospodarstwa domowe bardzo rzadko mają w posiadaniu samochód osobowy służbowy – zaledwie 3% ankietowanych zadeklarowało posiadanie takowego środka transportu. 6% respondentów posiada motor, taki sam odsetek ankietowanych posiada również skuter. Wśród badanych gospodarstw domowych nie odnotowano posiadania przez nich samochodów dostawczych.

Wykres 37 Liczba środków transportu posiadanych przez gospodarstwa domowe



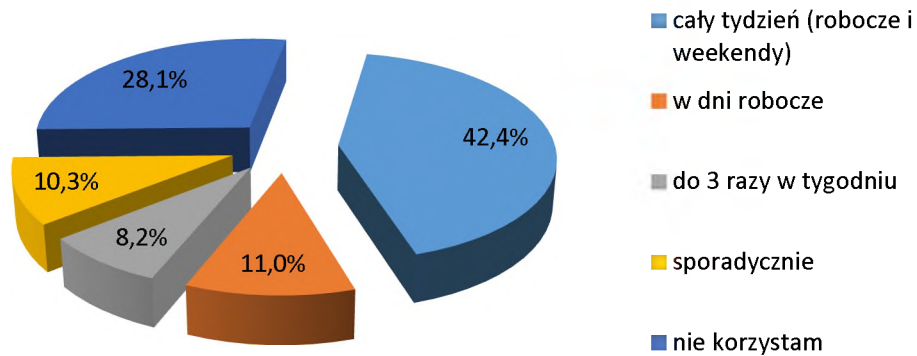
Źródło: opracowanie własne

Samochód jest najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu, którym 42,4% mieszkańców Rędzin podróżuje przez cały tydzień (również w dni wolne i weekendy). 11% mieszkańców Rędzin podróżuje samochodem tylko w dni robocze, 8,2% mieszkańców podróżuje samochodem do trzech razy w tygodniu a 10,3% sporadycznie.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Wykres 38 Częstotliwość korzystania z samochodów przez mieszkańców Rędziny



Źródło: opracowanie własne

Samochodem zdecydowanie częściej podróżują kobiety niż mężczyźni. Samochód jest najczęściej wykorzystywany przez osoby w wieku 30 – 49 lat, czyli osoby w wieku produkcyjnym. Z samochodu, jako środka komunikacji, przeważnie korzystają osoby pracujące - 68,76% respondentów. Z kolei najrzadziej z samochodu korzystają renciści (1,77% ankietowanych). 15,66% wszystkich podróży to podróże realizowane w obrębie gminy z kolei pozostałe 84,34% podróży stanowią podróże realizowane poza gminę Rędziny.

Mieszkańcy gminy Rędziny podróżują najczęściej do Częstochowy. Niewielki odsetek mieszkańców podróżuje również do Katowic, gminy Blachownia oraz do miejscowości w obrębie gminy Rędziny. Wśród podróży wykonywanych samochodem największy udział stanowią podróże wykonywane z miejsca Rędziny Kolonia i Rędziny Osiedle do Częstochowy (odpowiednio 28,6% oraz 14,1% samochodowych podróży). W obrębie gminy Rędziny mieszkańcy najczęściej podróżują samochodem do miejscowości Rudniki (1,6% samochodowych podróży).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

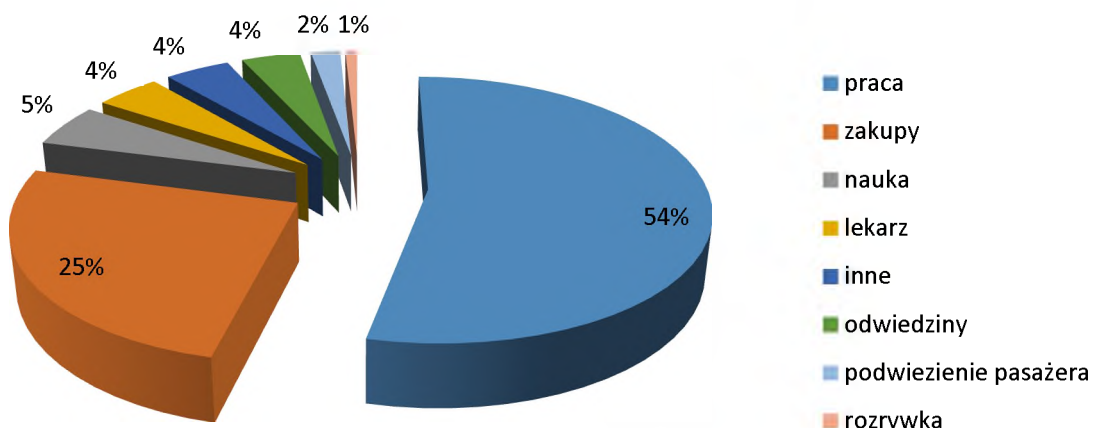
Tabela 9 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu samochodowego mieszkańców gminy Rędziny

Kierunki przemieszczeń	Do								Suma końcowa	
	Częstochowa	Rędziny	Rudniki	gmina Blachownia	Katowice	Kościelec	Rędziny Osiedle	inne		
Z	Konin	3,2%					0,4%	0,4%	0,4%	4,44%
	Kościelec	5,6%	0,4%	0,4%	1,6%	0,4%	0,4%	0,4%	1,6%	10,89%
	Marianka Rędzińska	2,8%	0,8%			0,4%			0,4%	4,44%
	Rędziny	0,8%								0,81%
	Rędziny Kolonia	28,6%	0,8%	2,4%			0,4%		0,8%	33,06%
	Rędziny Okupniki	8,9%	4,0%	0,8%		0,4%	0,4%	0,4%	0,8%	15,73%
	Rędziny Osiedle	14,1%		0,8%		0,4%			0,8%	16,13%
	Rędziny Wyrazów	8,1%	0,8%	0,8%				0,4%	0,4%	10,48%
	Rudniki	3,2%	0,4%						0,4%	4,03%
Suma końcowa	75,40%	7,26%	5,24%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	5,65%	100,00%	

Źródło: opracowanie własne

Nieco ponad połowa podróży zrealizowanych samochodem to podróże do pracy (54% wszystkich podróży). ¼ wszystkich podróży stanowią podróże na zakupy. Zdecydowanie rzadziej wskazywane motywacje podróży samochodem to szkoła (5%), wizyta u lekarza (4%), w odwiedzin (4%). Wśród badanych gospodarstw domowych najrzadziej jako motywację do podróży podaje się podróż w celu podwiezienia pasażera (2%) oraz w celach rozrywkowych (1%). 4% wszystkich podróży stanowią inne, bliżej nie zdefiniowane podróże.

Wykres 39 Motywacje podróży realizowanych samochodem



Źródło: opracowanie własne

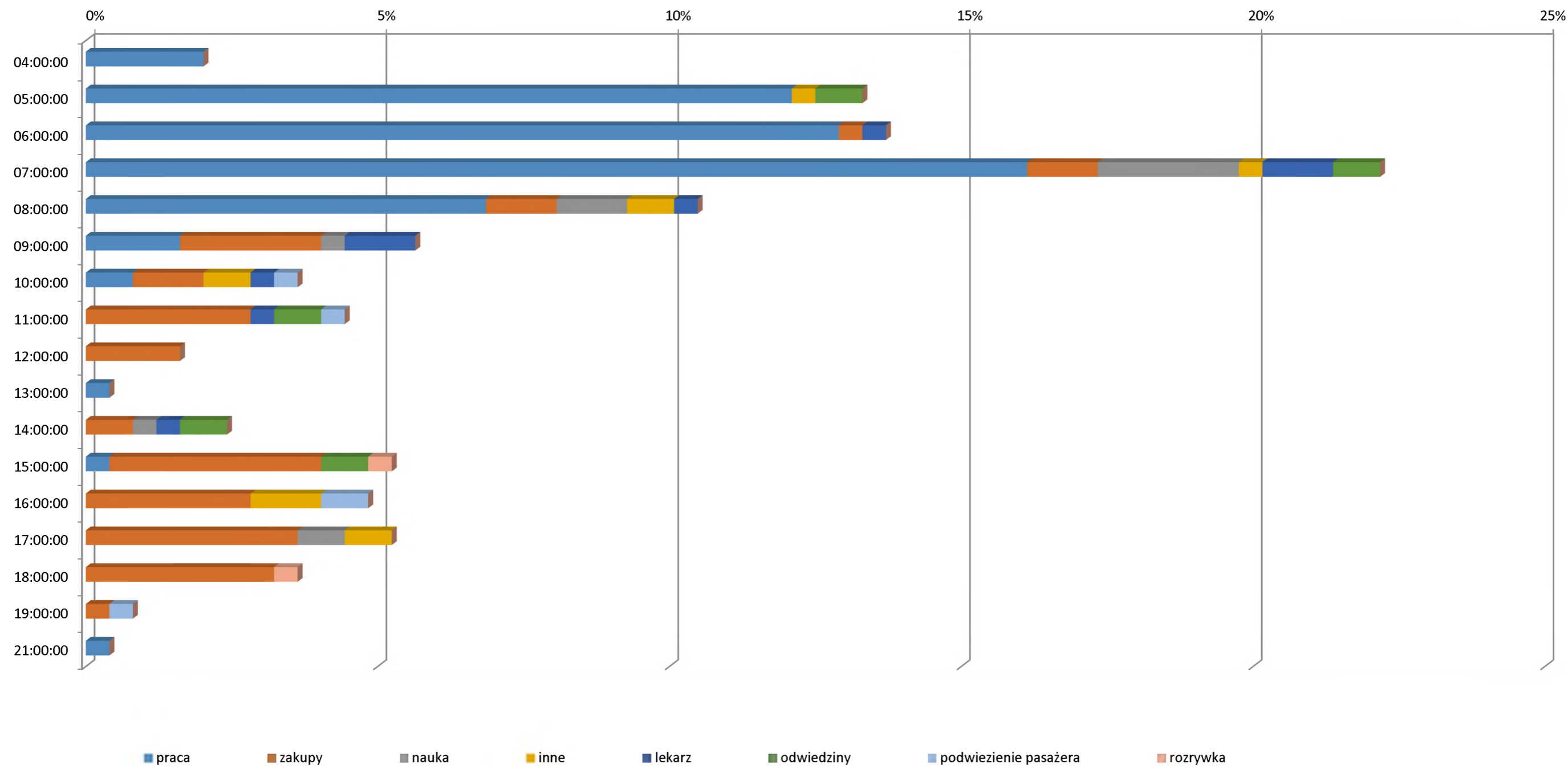


PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Podróże wyjazdowe z domu do pracy wykonywane samochodem realizowane są najczęściej około godziny 5:00, 6:00 i 7:00. Podróże do miejsc nauki rozpoczynane są najczęściej około godziny 7:00. Mieszkańcy gminy Rędziny do lekarza wybierają się najczęściej około godziny 7:00. Obserwuje się dwie fale wyjść na zakupy. Pierwsza z nich odbywa się w godzinach porannych (około godziny 9:00) i dotyczy głównie osób niepracujących i emerytów, natomiast druga rozpoczyna się około godziny 15:00 i dotyczy głównie osób pracujących, które dopiero po pracy mają czas i możliwość pójścia na zakupy. Podróże w celach rozrywkowych najczęściej rozpoczynane są około godziny 15:00, natomiast podróże w ramach podwiezienia pasażera około godziny 16:00. Z kolei powroty z pracy do domu rozpoczynają się najczęściej około godziny 14:00, 15:00 oraz 16:00. Uczniowie ze szkół najczęściej wychodzą około godziny 14:00. Powroty z zakupów odbywają się dwufalowo. Rozpoczynają się głównie w godzinach 12:00 – 14:00 (są to głównie podróże realizowane przez emerytów i osoby niepracujące) oraz w godzinach 17:00 – 19:00 (głównie osoby pracujące).



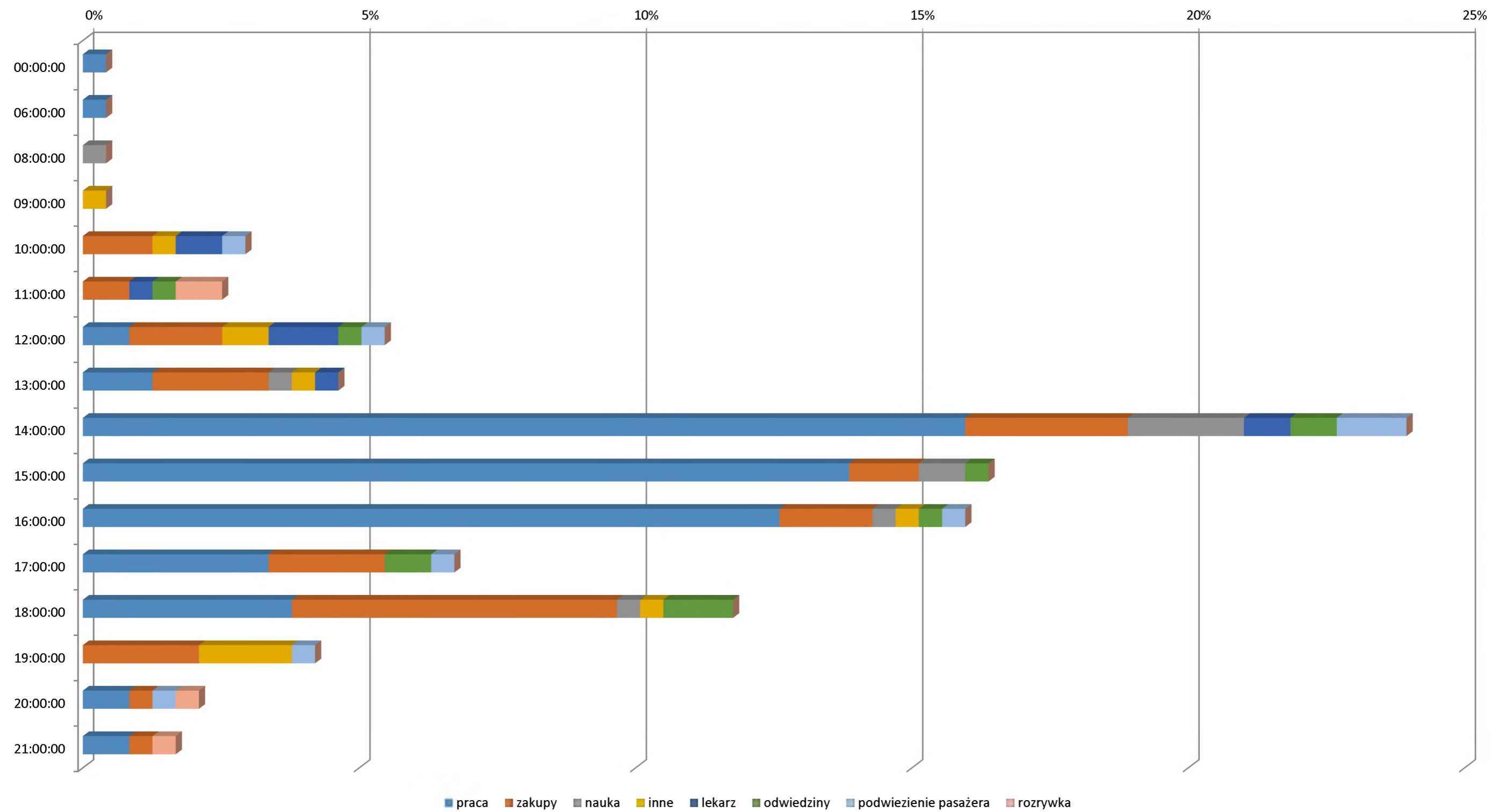
Wykres 40 Godziny rozpoczęcia podróży wyjazdowych realizowanych samochodem z domu w podziale na motywację



Źródło: opracowanie własne



Wykres 41 Godziny rozpoczęcia powrotów do domu realizowanych samochodem w podziale na motywacje



Źródło: opracowanie własne



8. Diagnoza ruchu pieszego w Gminie

8.1 Uwarunkowania lokalne

Gmina Rędziny jest gminą wiejską, jednak o bardzo podmiejskim charakterze. Gmina w odróżnieniu od innych wiejskich gmin, nie boryka się z problemem braku chodników wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Piesi swobodnie i bezpiecznie mogą poruszać się pieszo na terenie gminy.

Główną osią komunikacyjną, wzdłuż której występuje gęsta i zwarta zabudowa jest DK 91. Chodnik w przeważającej mierze, występuje po obu stronach drogi. W niektórych miejscach – poza terenem zabudowywanym, chodnik biegnie jedynie z jednej strony. To co zauważono, to brak chodnika wzdłuż DK 91 od skrzyżowania z ulicą Stalową do granicy z gminą Kłomnice (wschodnia część gminy). Na ten moment obszar ten nie jest zagospodarowany. Warto zaznaczyć, że możliwa jest realizacja podróży pieszej do Częstochowy. Ciąg pieszy wzdłuż DK 91 stwarza taką możliwość.

Główne ciągi komunikacyjne wraz z infrastrukturą pieszą w gminie Rędziny:

- Nowa,
- Rędzińska,
- Szkolna (Rędziny),
- Działkowiczów,
- Kościuszki,
- Kielecka,
- Stalowa,
- Wojska Polskiego,
- Wolności (Kościelec),
- Mykanowska.

Największa gęstość zaludnienia występuje na osiedlu Rędziny - również tam wyznaczono i urządzono chodniki.

To co może budzić wątpliwości to stan techniczny i szerokość chodników, w niektórych miejscach. Zużycie techniczne i funkcjonalność niektórych ciągów pieszych, predestynują do dokonania remontów z wymianą podbudowy i odtworzeniem nawierzchni.

Brak infrastruktury pieszej zaobserwowano wzdłuż następujących ważnych ulic:

- Ołowianka,
- Szkolna - odcinek południowy (Rędziny),
- Wesoła,
- Srebrna,
- Szkolna (Konin),
- Wapienna (Konin).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

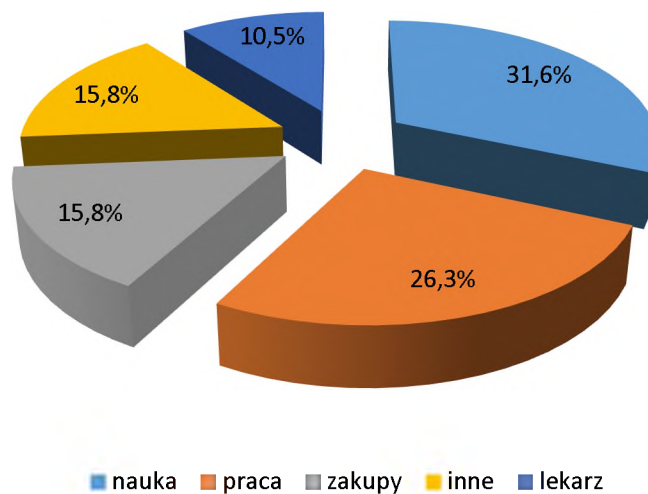
Należy zaznaczyć, że Gmina systematycznie realizuje program budowy sieci kanalizacyjnej. Tak ważne i kosztowne przedsięwzięcie wiąże się również z odtworzeniem układu ulicznego. Warto zadbać, aby tam gdzie to wskazane i możliwe wyznaczyć ciągi piesze bądź ciągi pieszo-rowerowe. Działania te przyczynią się do zwiększania bezpieczeństwa pieszych, zachęcą mieszkańców do aktywności fizycznej oraz pozytywnie wpłyną na wizerunek gminy.

8.2 Wyniki badań ankietowych

Na podstawie przeprowadzonych badań zaobserwowano, że w codziennych podróżach w obrębie gminy Rędziny pieszo przemieszcza się 94,74% ankietowanych osób, natomiast poza gminę jedynie 5,26% respondentów.

Podróże piesze najczęściej odbywają się do miejsc nauki – 31,6% pieszych podróży. Piesze podróże do miejsca pracy stanowią 26,3% wszystkich pieszych podróży. 15,8% podróży to podróże na zakupy, z kolei 10,5% podróży to podróże do lekarza. Podróże piesze w innych, bliżej nie zidentyfikowanych celach stanowią łącznie 15,8% wszystkich podróży.

Wykres 42 Motywacje podróży realizowanych pieszo



Źródło: opracowanie własne

Mieszkańcy gminy pieszo przemieszczają się najczęściej w obrębie miejscowości zlokalizowanych na terenie gminy Rędziny. Największy udział podróży w obrębie gminy zarejestrowano na trasie Rędziny Okupniki – Rędziny (3,9% pieszych podróży), na trasie Rędziny Wyrazów – Rędziny (2,94% pieszych podróży) oraz na trasie Rędziny Kolonia – Rudniki (1,96% pieszych podróży). Dodatkowo zaobserwowano, że piesze podróże odbywają się również poza granicami gminy. Wśród tych podróży największy udział stanowią podróże realizowane na trasie Rędziny Kolonia – Częstochowa (20,34% pieszych podróży) oraz Rędziny Osiedle – Częstochowa (14,71% pieszych podróży).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – DIAGNOZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Tabela 10 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu pieszego mieszkańców gminy Rędziny

Kierunki przemieszczeń	Do																				Suma końcowa		
	Rudniki	Rędziny	Kościelec	Rędziny Osiedle	Częstochowa	gmina Blachownia	gmina Kłomnice	gmina Konopiska	gmina Mstów	gmina Mykanów	gmina Niegowa	gmina Poczesna	Katowice	Kielce	Koniecpol	Konin	Krynica Górská	Marianka Rędzińska	Radomsko	Rędziny Kolonia		Rędziny Wyrazów	
Z	Konin		0,2%	0,2%	0,7%	3,2%				0,25%			0,25%										6,13%
	Kościelec	0,7%	0,5%	1,5%	0,2%	4,7%	0,98%			0,74%			0,25%						0,25%				9,80%
	Marianka Rędzińska		0,5%			2,0%					0,25%		0,25%					0,2%					3,19%
	Rędziny				0,25%	0,74%																	0,98%
	Rędziny Kolonia	1,96%	0,49%	0,25%		20,34%		0,25%	0,25%														23,53%
	Rędziny Okupniki	0,7%	3,9%	0,2%	0,2%	9,3%							0,25%	0,49%									15,20%
	Rędziny Osiedle	0,74%	0,74%			14,71%		0,25%					0,25%		0,25%		0,25%		0,25%				17,40%
	Rędziny Wyrazów	0,49%	2,94%		0,25%	8,82%		0,25%														0,25%	12,99%
	Rudniki	2,9%	1,5%	0,2%		5,4%										0,2%			0,25%	0,25%			10,78%
	Suma końcowa	7,60%	10,78%	2,45%	1,72%	69,12%	0,98%	0,74%	0,25%	0,25%	0,74%	0,25%	0,25%	0,98%	0,49%	0,25%	1,47%	0,25%	0,25%	0,74%	0,25%	0,25%	100,00%

Źródło: opracowanie własne

9. Diagnoza transportu rowerowego w Gminie

9.1 Uwarunkowania lokalne

Infrastruktura rowerowa występująca na terenie gminy ma charakter załączkowy. Udogodnienia dla rowerzystów występujące na obszarze gminy to stojaki rowerowe przed obiektami użyteczności publicznej w Gminie Rędziny:

- Urząd Gminy,
- Ośrodek Zdrowia przy ul. Działkowiczów 20,
- Gminne szkoły i przedszkola,
- Kościół w Rędzinach,
- cmentarz w Rędzinach.

Na obszarze gminy nie występują żadne drogi rowerowe czy ścieżki. Sama gmina nie pełni funkcji turystycznej. Jednak gmina promuje wykorzystanie roweru, głównie w celach rekreacyjnych. Działania podejmowane przez gminę to organizacja dwóch imprez:

- Rędziński Rajd Rowerowy,
- Mistrzostwa Rock Rędziny XC Eliminator o puchar wójta Rędzin.

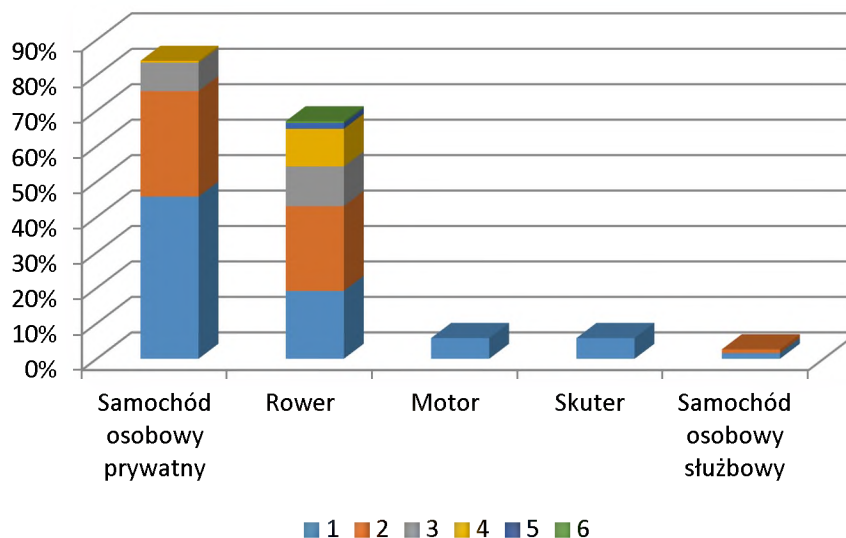
Pierwsza z imprez organizowana jest cyklicznie od 2007 r. w pierwszy weekend czerwca. Skupia miłośników dwóch kołek. Z każdą edycją imprezy wyznaczana jest inna trasa przejazdu po Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej. Celem rajdu jest promocja jazdy na rowerze, dbania o sprawność fizyczną oraz promocja walorów turystycznych subregionu północnego.

Druga impreza, mistrzostwa Rock Rędziny XC Eliminator o puchar wójta Rędzin, to świeże przedsięwzięcie, organizowane dotychczas jednokrotnie. Mistrzostwa miały charakter otwarty, w zawodach udział wzięło kilkudziesięciu zawodników z całej Polski. Areną ekstremalnych zawodów były kamieniołomy w Lipówce w Rudnikach, w gminie Rędziny. Zawody odbywały się na pętli o długości 1250 m.

9.2 Wyniki badań ankietowych

Badania ankietowe przeprowadzone w rędzińskich gospodarstwach domowych wykazały, że rower jest drugim najczęściej posiadanym przez mieszkańców środkiem transportu. Rower posiada łącznie 67% ankietowanych osób (19% posiada dokładnie 1 rower, 24% posiada 2 rowery, 11% posiada 3 rowery, taki sam odsetek ankietowanych posiada 4 rowery, 5 rowerów posiada 2% respondentów, a 6 rowerów tylko 1%).

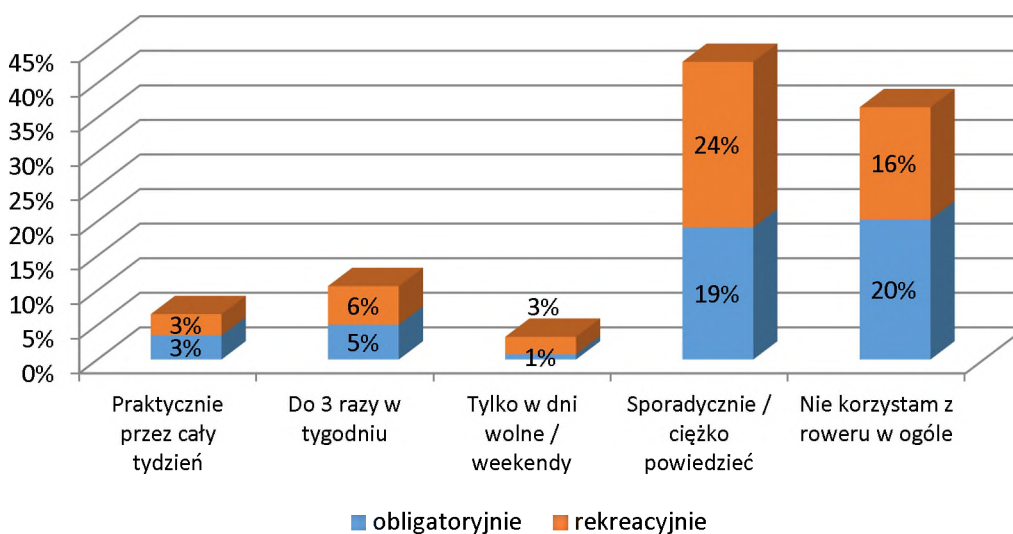
Wykres 43 Liczba środków transportu posiadanych przez gospodarstwa domowe



Źródło: opracowanie własne

43% mieszkańców Rędzin korzysta z roweru sporadycznie (w tym 19% obligatoryjnie, a 24% rekreacyjnie). Przez cały tydzień z roweru jako środka transportu korzysta 6% mieszkańców (3% korzysta z niego zarówno obligatoryjnie jak i rekreacyjnie). Do trzech razy w tygodniu z tego typu środka komunikacji korzysta łącznie 11% ankietowanych mieszkańców (5% obligatoryjnie, 6% rekreacyjnie), natomiast w weekendy z roweru korzysta tylko 4% mieszkańców (1% obligatoryjnie, 3% rekreacyjnie). Łącznie 36% ankietowanych otwarcie przyznaje, że nie korzysta z roweru w ogóle.

Wykres 44 Częstotliwość korzystania z roweru przez mieszkańców Rędzin



Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość ankietowanych mieszkańców (86,91%) przyznaje, że korzysta z roweru tylko przy dobrej pogodzie. Zawsze bez względu na warunki pogodowe z roweru (poza zimą) korzysta łącznie 5,24% respondentów, natomiast 7,85% ankietowanych korzysta z roweru zawsze, również zimą.

Wykres 45 Warunki korzystania z roweru



Źródło: opracowanie własne

Rowerem zdecydowanie częściej podróżują mężczyźni niż kobiety. Rower jest najczęściej wykorzystywany przez osoby w wieku 50 lat i więcej. 50% ankietowanych mieszkańców Rędziny, którzy korzystają z roweru to emeryci, natomiast 35,71% to osoby pracujące a 14,29% osoby bezrobotne. 93,33% wszystkich podróży to podróże realizowane w obrębie gminy z kolei pozostałe 6,67% podróży stanowią podróże realizowane poza gminę Rędziny.

Zdecydowana większość podróży rowerowych odbywa się w obrębie miejscowości należących do gminy Rędziny. Wśród rowerowych podróży zaobserwowano, że 6,67% wszystkich podróży wykonywanych rowerem stanowią podróże na trasie Rędziny – Częstochowa.

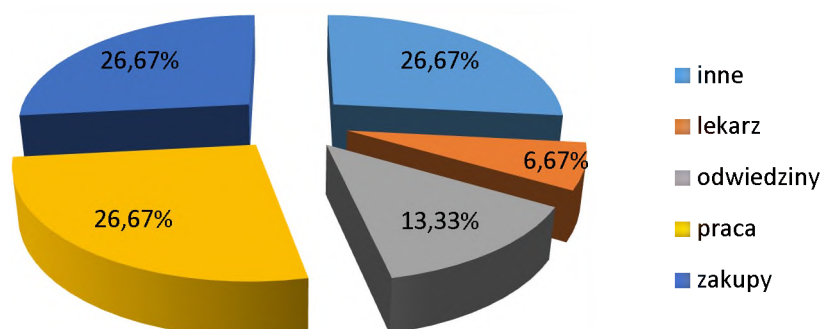
Tabela 11 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu rowerowego mieszkańców gminy Rędziny

Kierunki przemieszczeń	Do						Suma końcowa
	Rędziny	Częstochowa	Rudniki	Kościelec	Rędziny Kolonia	Konin	
Z	Konin					20,00%	20,00%
	Kościelec			13,33%			13,33%
	Rędziny Okupniki	6,67%		6,67%			13,33%
	Rędziny Wyrazów	13,33%	6,67%				20,00%
	Rudniki	6,67%		20,00%		6,67%	33,33%
Suma końcowa	26,67%	6,67%	26,67%	13,33%	6,67%	20,00%	100,00%

Źródło: opracowanie własne

26,67% wszystkich podróży zrealizowanych rowerem to podróże do pracy. Taki sam odsetek stanowią podróże na zakupy. Nieco ponad 13% wszystkich rowerowych podróży to podróże w odwiedziny, a 6,67% podróży rowerowych stanowią podróże do lekarza. Podróże w innych, bliżej nie określonych celach stanowią łącznie 26,67% wszystkich rowerowych podróży.

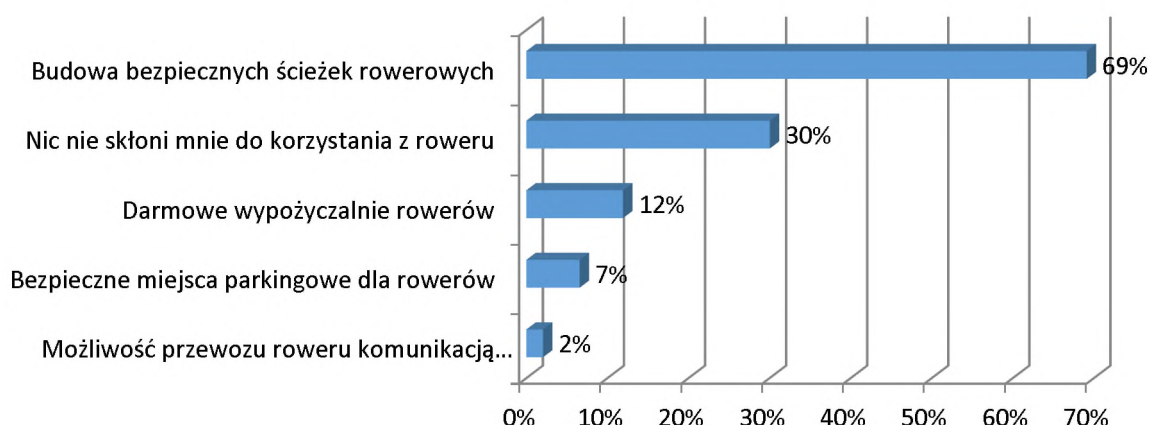
Wykres 46 Motywacje podróży realizowanych rowerem



Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość ankietowanych mieszkańców Rędzin wskazuje, że do wzrostu liczby podróży wykonywanych rowerem, przyczyni się budowa bezpiecznych ścieżek rowerowych (69% ankietowanych). 12% ankietowanych wskazuje na darmowe wypożyczalnie rowerów, 7% na powstanie bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów a tylko 2% wskazuje na możliwość przewozu roweru komunikacją zbiorową. Blisko 1/3 respondentów otwarcie deklaruje, że nic nie przekona ich do korzystania z roweru.

Wykres 47 Czynniki powodujące wzrost liczby rowerowych podróży



Źródło: opracowanie własne

10. Diagnoza polityki parkingowej w Gminie

10.1 Uwarunkowania lokalne

Gmina Rędziny jest gminą wiejską o funkcji przemysłowo-rolniczej. Gmina nie realizuje żadnej polityki parkingowej. Zadaniem gminy jest wyznaczenie i utrzymywanie miejsc postojowych przed obiektami użyteczności publicznej. Obiekty użyteczności publicznej występujące na terenie gminy nie mają takiego oddziaływania, jak te zlokalizowane w Częstochowie. Co za tym idzie, ruch samochodowych generowanych do tych obiektów jest równoważony przez wystarczającą ilość miejsc parkingowych.

Poniżej określono ilość miejsc parkingowych w gminie Rędziny, przed głównymi obiektami użyteczności publicznej.

- Gimnazjum nr. 1, Przychodnia Lekarska OPTIMA, Gminna Hala Sportowa – około 80 miejsc parkingowych
- Szkoła podstawowa im. Gustawa Morcinka w Rędzinach przy ul. Szkolnej 7 – 30 miejsc parkingowych
- Szkoła podstawowa im. Janusza Korczaka w Kościelcu, ul. Wolności 93, - 20 miejsc parkingowych
- Osiedle przy Broniewskiego i Mickiewicza – około 200 miejsc parkingowych
- Urząd Gminy Rędzinach - 20 miejsc parkingowych
- Parking przy ulicy Wolności przy cmentarzu Parafii Św. Otylii – 30 miejsc parkingowych.

Wywiady bezpośrednie prowadzone z sołtysami, przedstawicielami urzędu nie wykazały deficytu miejsc parkingowych na obszarze gminy. Jedynie w Studium uwarunkowań i kierunków przestrzennego zagospodarowania gminy natrafiono na zapis mówiący, o deficycie miejsc parkingowych dla ruchu tranzytowego (ze względu na przebieg DK1). Celem planu mobilności jest promocja przemieszczeń pieszych i rowerowych, przy jednoczesnym ograniczaniu wykorzystania samochodu. Dlatego plan zachowuje status quo sytuacji parkingowej na terenie gminy. Nie wprowadza się żadnych udogodnień ani ograniczeń w tym zakresie.

11. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Gminy

11.1 Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Gminie Rędziny wraz z identyfikacją szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg i skrzyżowań. W analizie uwzględniono ciągi kolizyjne: pojazd-pojazd, pojazd-pieszy oraz pojazd-rower. Rezultatem końcowym identyfikacji niebezpiecznych odcinków dróg jest rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Gminy Rędziny.

Dane wejściowe:

Opracowanie ogólnej charakterystyki stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Rędzinach oraz identyfikację szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg wykonano na podstawie:

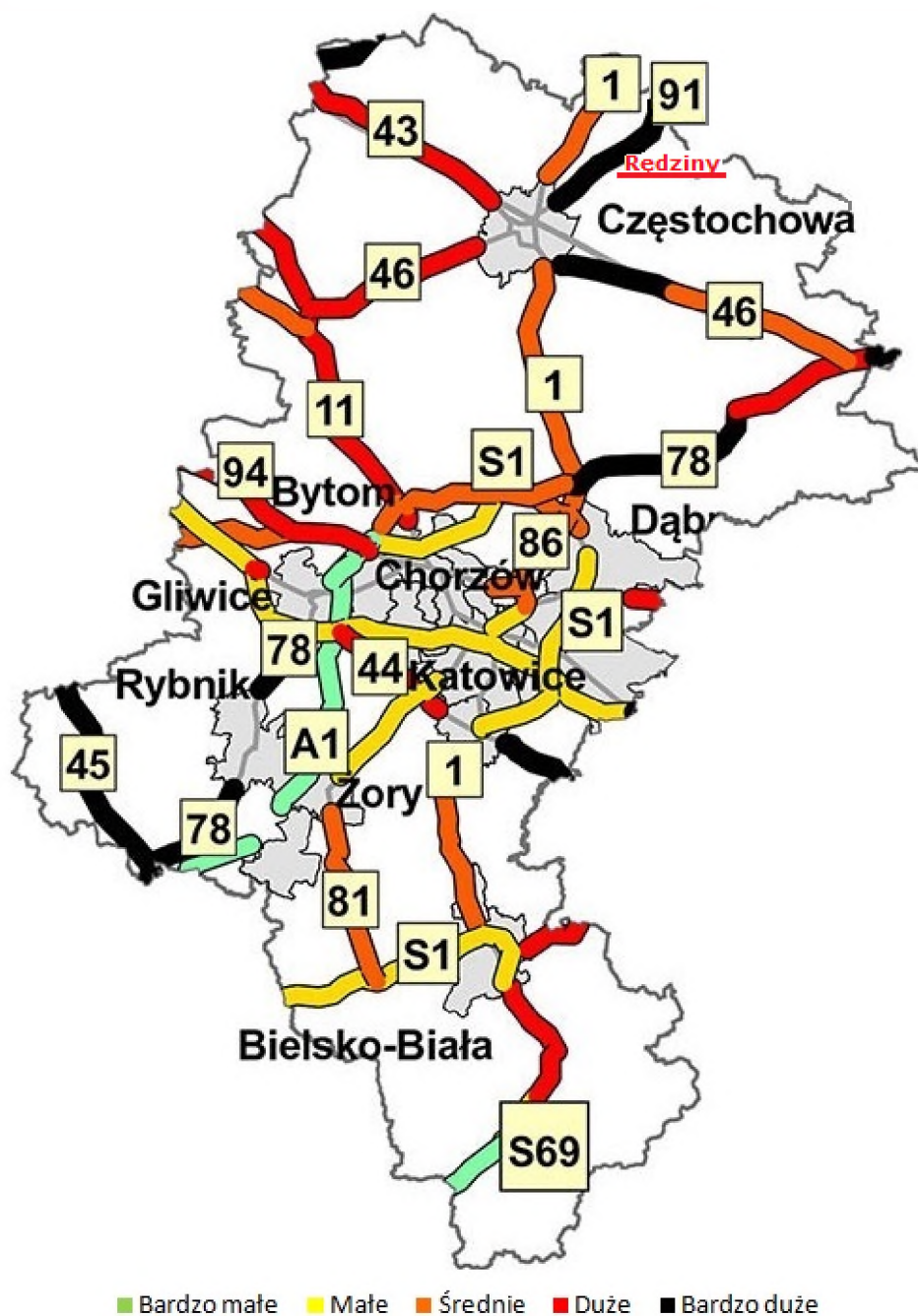
- Danych statystycznych udostępnionych przez Komendę Miejską Policji w Częstochowie,
- Danych o miejscach wypadków śmiertelnych, udostępnionych przez Komendę Miejską Policji w Częstochowie,
- Danych udostępnionych w ramach Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach (EuroRAP) w województwie śląskim,
- Informacji zawartych w Podręczniku dla Organizatorów ruchu pieszego, wydanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

11.2 Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie śląskim ze szczególnym uwzględnieniem DK 91

Drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w województwie śląskim mają ok 0,9 tys. km. W badanym okresie (lata 2010-2012) na drogach tych miało miejsce 599 poważnych wypadków, w których zginęło 259 osób, a 509 odniosło ciężkie obrażenia ciała. Większość dróg w województwie śląskim zaklasyfikowana jest do dróg o małym bądź średnim ryzyku indywidualnym². Ryzyko indywidualne dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą. Przez Rędziny przebiega droga krajowa 91, która uznawana jest za drogę niebezpieczną oraz droga krajowa nr 1, która zaklasyfikowana jest jako droga o średnim ryzyku indywidualnym. Szczegółową mapę ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie śląskim zaprezentowano poniżej.

² **Ryzyko indywidualne** dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą.

Mapa 4 Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w województwie śląskim w latach 2010-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

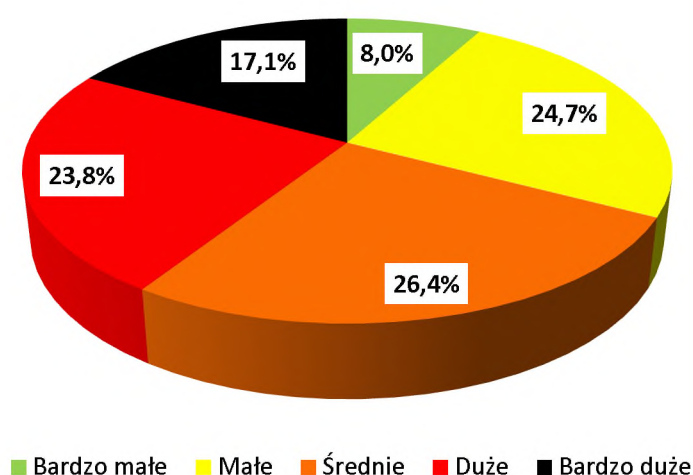
Z mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie śląskim w latach 2010-2012 wynika, że:

- 17% długości dróg krajowych to "czarne odcinki" o najwyższym poziomie ryzyka (zalicza się do nich droga krajowa nr 91),
- 41% długości dróg krajowych to "czarne i czerwone odcinki" o nieakceptowanym poziomie ryzyka,

- 26% długości dróg krajowych to odcinki o średnim ryzyku indywidualnym (w tym droga krajowa nr 1),
- 33% długości dróg krajowych spełnia kryteria bardzo małego i małego ryzyka przyjęte przez EuroRAP, jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg.

Udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka zaprezentowano również na poniższym wykresie.

Wykres 48 Udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka



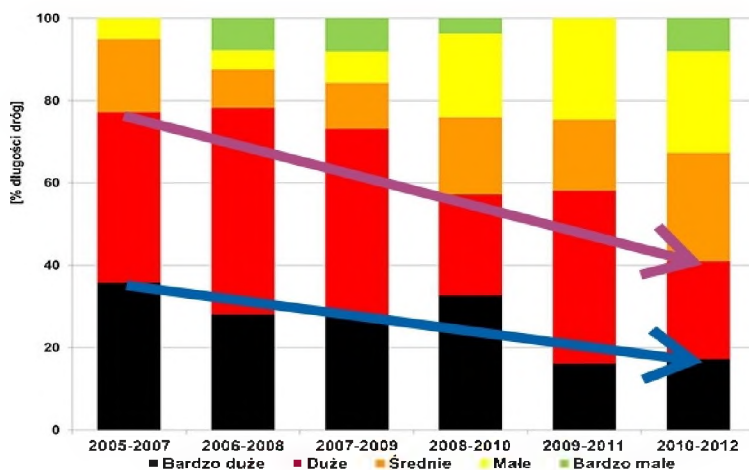
Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

W stosunku do okresu 2005-2007:

- 28% zmniejszyła się długość „czarnych odcinków”,
- 33% zmniejszyła się długość „czarnych i czerwonych odcinków”,
- 24% zwiększyła się długość „żółtych i zielonych odcinków”.

Śląskie jest województwem, w którym odnotowano największy udział „żółtych i zielonych odcinków” co należy ocenić bardzo pozytywnie.

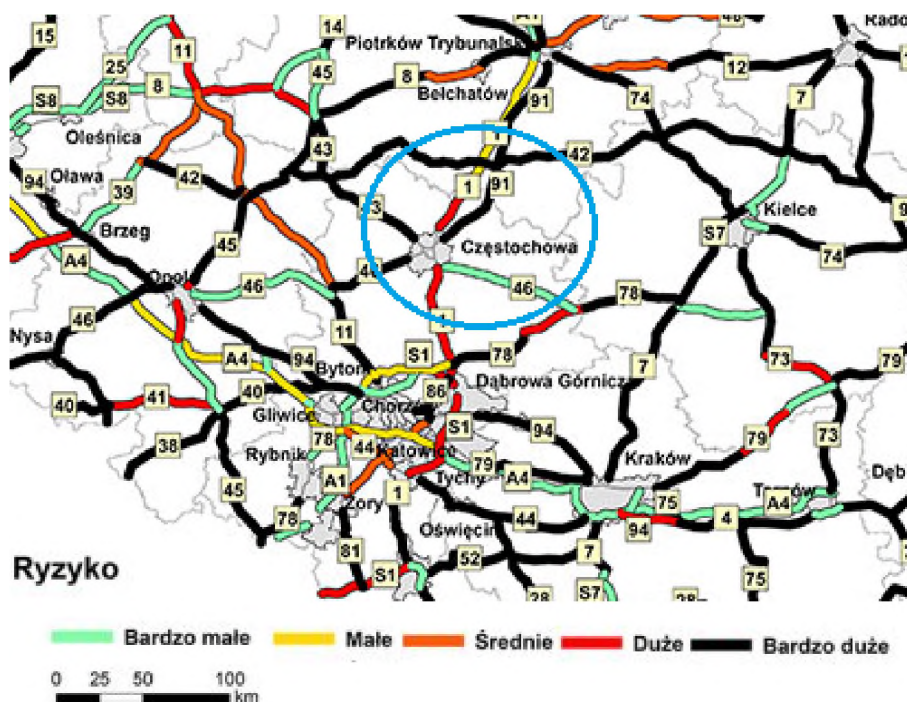
Wykres 49 Zmiana ryzyka na przestrzeni lat 2005-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

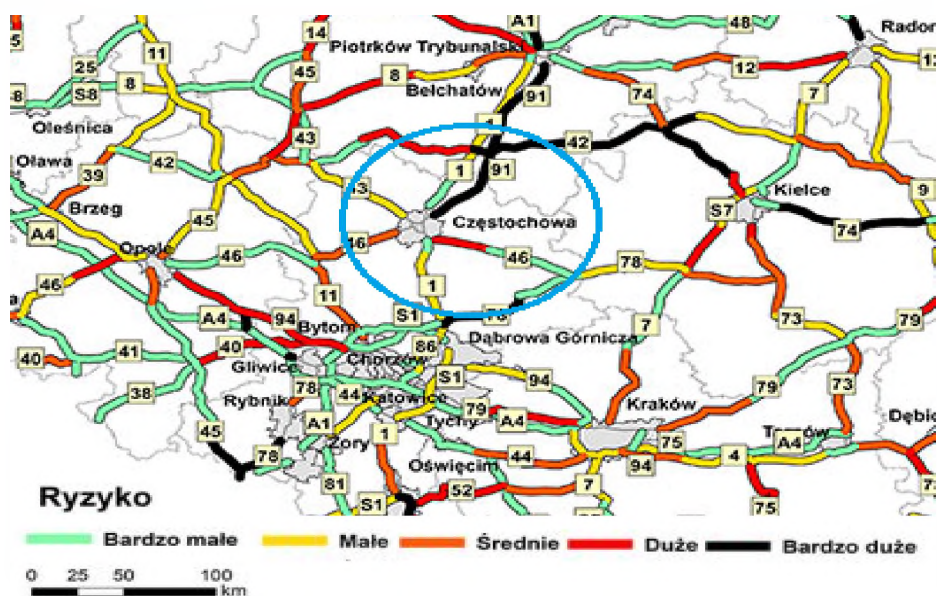
Droga krajowa nr 91 jest zaklasyfikowana jako „czarny odcinek” o bardzo dużym ryzyku indywidualnym. Jak wynika z analiz przeprowadzonych w ramach Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na drogach, do wielu wypadków na DK 91 doszło w wyniku najechania na pieszego. Droga krajowa nr 1 również jest drogą niebezpieczną dla pieszych i ryzyko potrącenia pieszego oceniane jest jako duże. Klasyfikację dróg krajowych pod względem ryzyka najechania na pieszego zaprezentowano na poniższej mapie.

Mapa 5 Mapa ryzyka indywidualnego – najechanie na pieszego w latach 2010-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

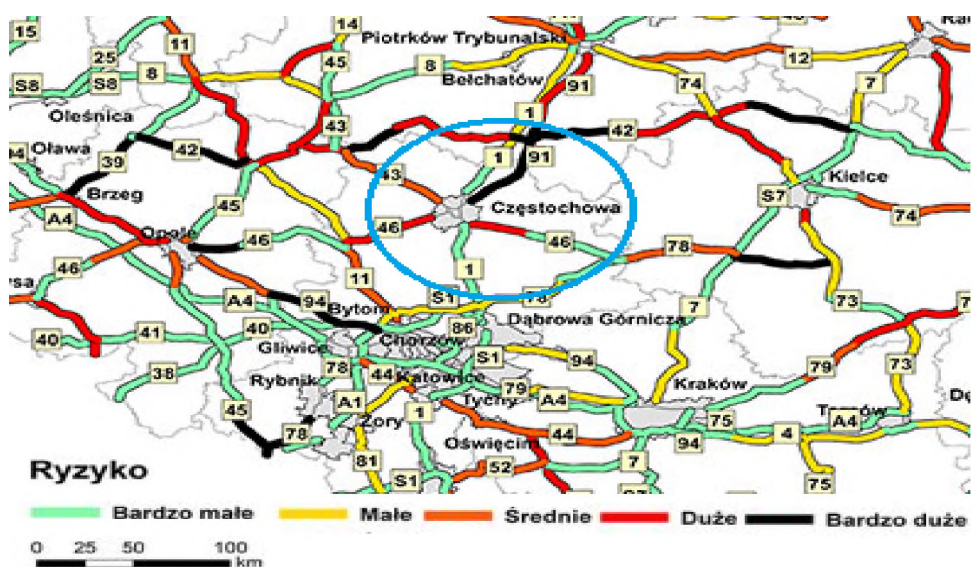
Mapa 7 Mapa ryzyka indywidualnego w latach 2010-2012 - Sprawca pod wpływem alkoholu



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

Z analiz przeprowadzonych w latach 2010-2012 wynika, że na drodze krajowej nr 91 dochodzi do wielu wypadków z udziałem rowerzystów. Przyczyną wypadków z rowerzystami jest brak infrastruktury rowerowej takiej jak ścieżki rowerowe umożliwiające poruszanie się na rowerze w bezpiecznej odległości od pasa ruchu pojazdów samochodowych, brak wysp azylu, kładek i tuneli. Rowerzyści są słabo widoczni na drogach, ponieważ nie stosują elementów odblaskowych oraz nie używają świateł rowerowych. Na drodze krajowej nr 1 dochodzi do małej ilości wypadków z udziałem rowerzystów, dlatego jest ona zaklasyfikowana jako droga o bardzo małym ryzyku indywidualnym potrącenia rowerzystów.

Mapa 8 Mapa ryzyka indywidualnego – wypadki z rowerzystami w latach 2010-2012

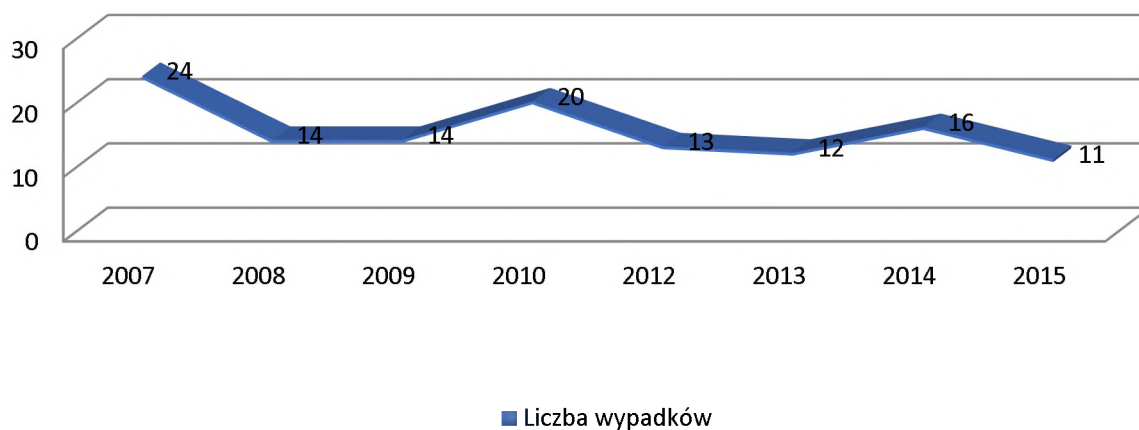


Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na drogach

11.3 Analiza bezpieczeństwa w Gminie Rędziny

W gminie Rędziny w latach 2007-2015 doszło do 124 wypadków i 358 kolizji, w których zginęło 13 osób a 145 zostało rannych. Liczba wypadków w Rędzinach z roku na rok spada. Wyjątkiem jest 2010 r. w którym liczba wypadków wzrosła o 6 w porównaniu z 2009 r. Najbardziej wypadkowym był 2007 r. w którym doszło do 24 wypadków. Natomiast w 2013 r. doszło do dwa razy mniejszej liczby wypadków co należy ocenić pozytywnie. Niestety w 2014 r. nastąpił wzrost liczby wypadków do 16, za to w 2015 r. doszło do najmniejszej liczby wypadków od 10 lat. Liczbę wypadków drogowych do jakich doszło na terenie gminy Rędziny zaprezentowano na poniższym wykresie.

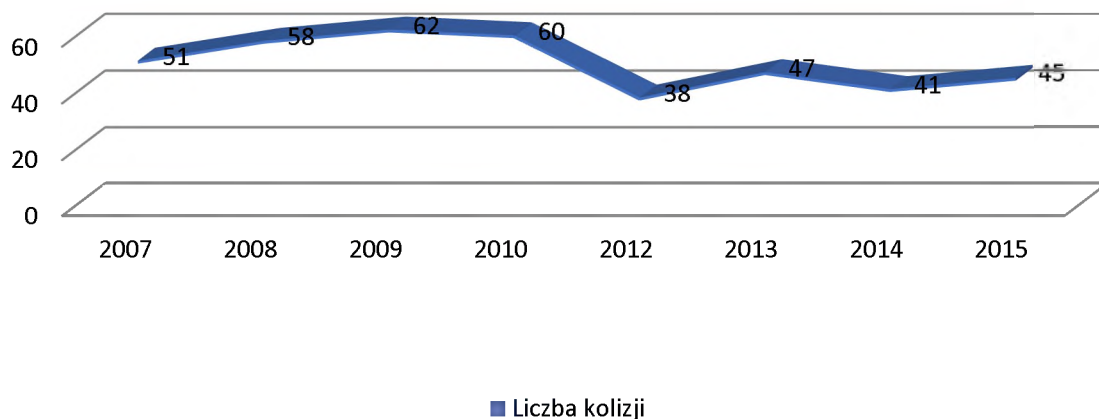
Wykres 50 Liczba wypadków drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

Liczba kolizji w gminie Rędziny na przestrzeni lat 2007-2014 spadła o 20%. Rokiem w którym doszło do największej liczby kolizji był 2009 r., w którym doszło wówczas do 62 kolizji. Natomiast rokiem w którym doszło do najmniejszej liczby kolizji był 2012 r., w którym zdarzyło się 38 kolizji. Od 2012 r., liczba kolizji do jakich dochodziło na obszarze gminy Rędziny nie przekroczyła 50 rocznie. Dane dotyczące liczby kolizji zaprezentowano na poniższym wykresie.

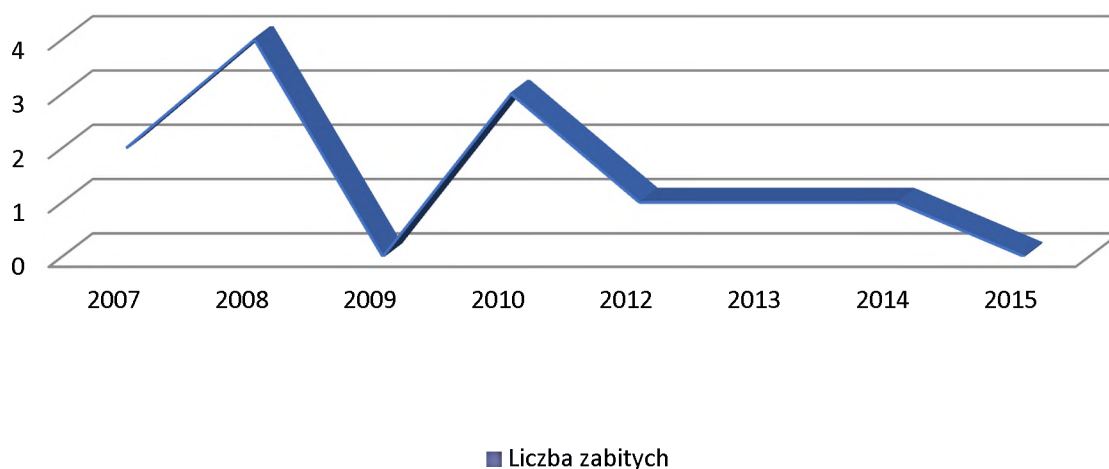
Wykres 51 Liczba kolizji w gminie Rędziny w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

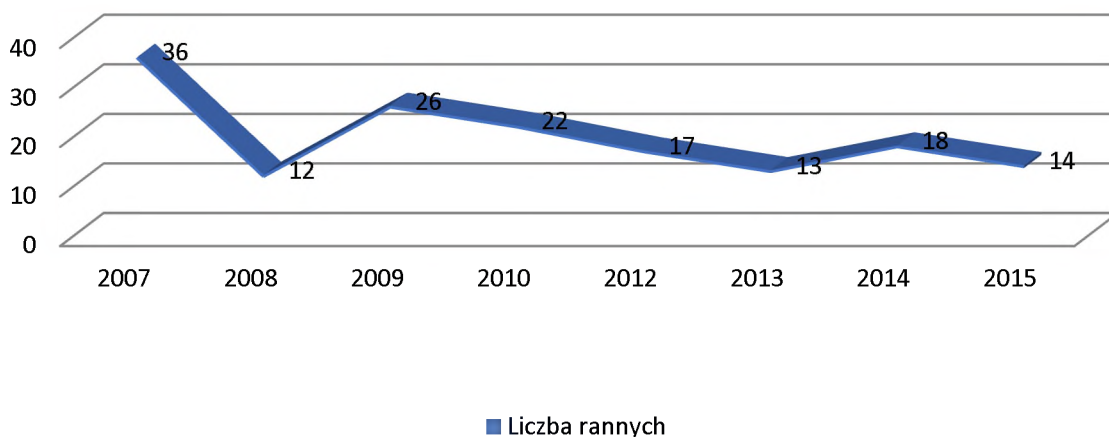
Spadek liczby wypadków i kolizji drogowych przekłada się na mniejszą liczbę zabitych i rannych w ostatnich latach. W latach 2007-2015 w gminie Rędziny w wypadkach drogowych zginęło 13 osób. Najwięcej osób poniosło śmierć w 2008 r. (4 osoby). W 2009 r. nikt nie zginął w wypadku drogowym. W latach 2012-2014 liczba osób zabitych w wypadkach drogowych utrzymuje się na poziomie 1 osoby rocznie. Natomiast w 2015 r. nikt nie zginął w wypadku drogowym na terenie gminy Rędziny. Na przestrzeni lat 2007-2015 liczba rannych w wypadkach drogowych spadła o ponad połowę, z 36 osób w 2007 r. do 14 osób w 2015 r. Dane zaprezentowano na poniższych wykresach.

Wykres 52 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

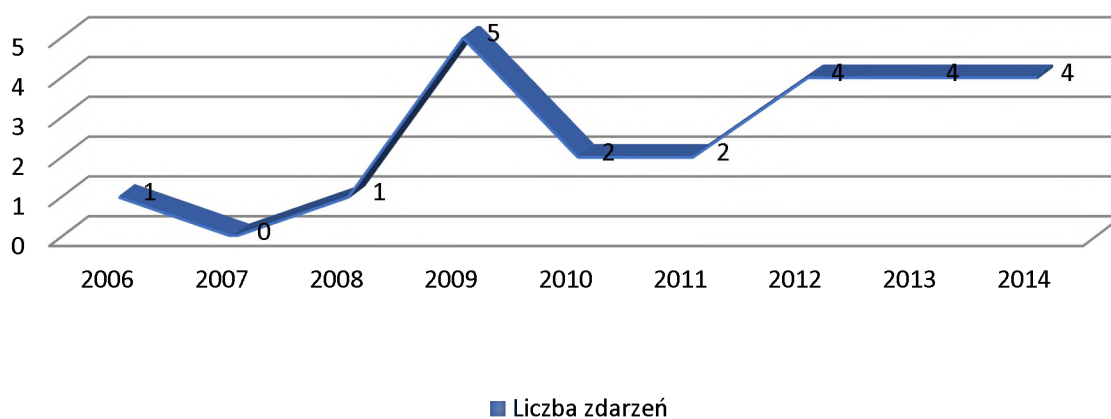
Wykres 53 Liczba rannych w wypadkach drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

W Rędzinach w latach 2006-2014 doszło do 23 wypadków z udziałem rowerzystów i wszystkie zakończyły się bez ofiar śmiertelnych. Liczba wypadków z rowerzystami stanowi 20% wszystkich wypadków. Wynikać to może z braku istnienia ścieżek rowerowych w Rędzinach, po których można bezpiecznie poruszać się na rowerze. Niepokojący jest fakt, że liczba potrażeń rowerzystów na przestrzeni lat 2006-2014 wzrosła. W latach 2006-2008 liczba wypadków z rowerzystami wynosiła średnio 1 wypadek rocznie, natomiast od roku 2012 rocznie dochodzi do 4 potrażeń cyclistów. Oznacza to, że bezpieczeństwo rowerzystów na drogach Rędzin nie jest wystarczające i należy wprowadzić zmiany, które je zwiększą. Wykres obrazujący liczbę wypadków drogowych do jakich doszło w latach 2006-2014 z udziałem rowerzystów w gminie Rędziny zaprezentowano na poniższym wykresie.

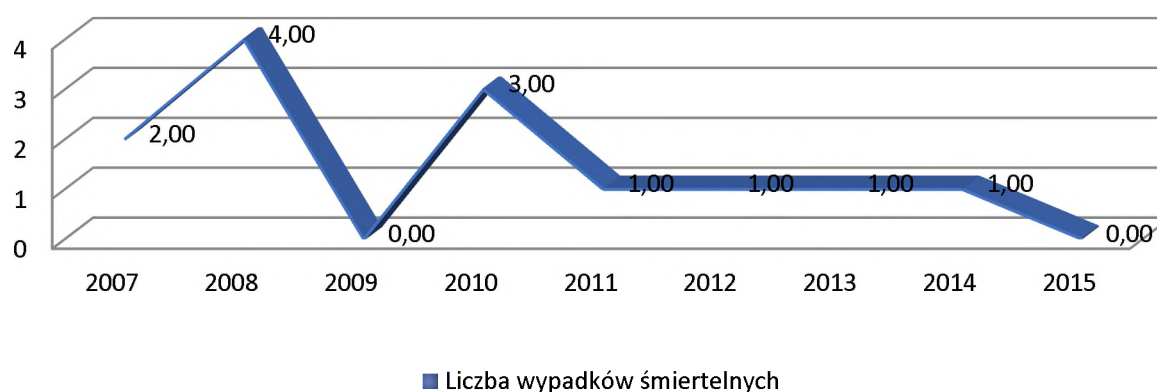
Wykres 54 Wypadki z rowerzystami w Rędzinach w latach 2006-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

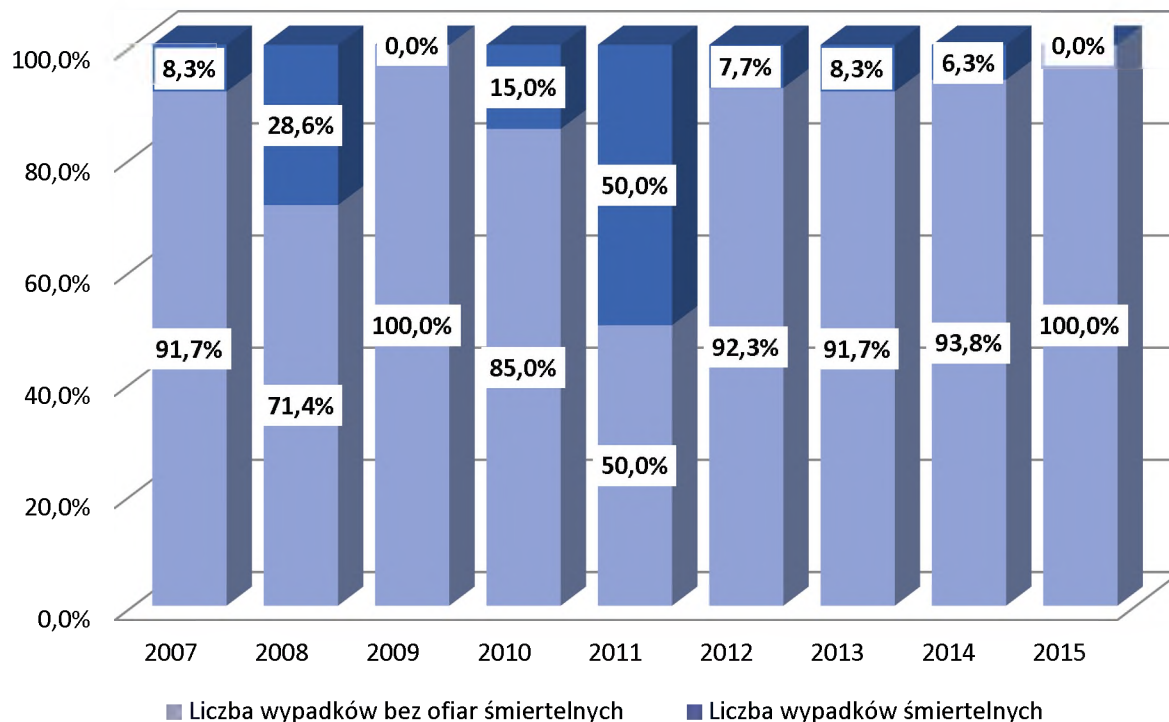
W latach 2007-2015 w Rędzinie doszło do 13 wypadków śmiertelnych w wyniku których zginęło 13 osób. Do największej liczby wypadków śmiertelnych doszło w roku 2008 (4 wypadki) i 2010 (3 wypadki). Natomiast od roku 2011 dochodzi do 1 wypadku śmiertelnego rocznie, co oznacza, że nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach w Rędzinach. Co więcej, w roku 2015 nie doszło do ani jednego wypadku śmiertelnego na drogach w gminie Rędziny. Dane zaprezentowano na poniższych wykresach.

Wykres 55 Liczba wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

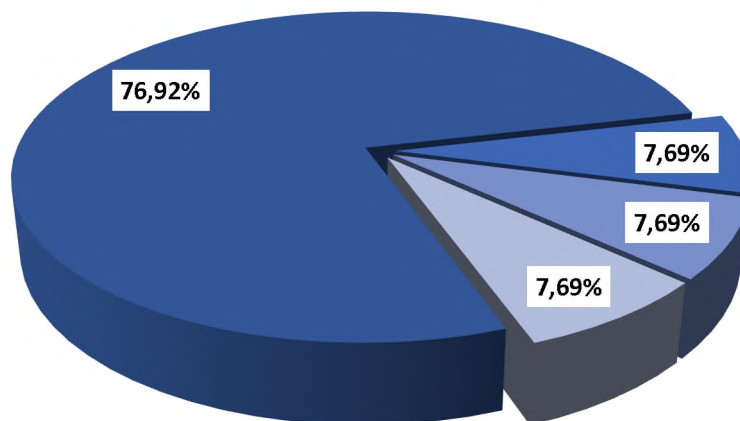
Wykres 56 Udział liczby wypadków śmiertelnych do liczby wypadków bez ofiar śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

Ponad trzy czwarte wypadków śmiertelnych zaistniałych w Rędzinie w latach 2007-2015 dotyczyła najechania na pieszego. Oznacza to, że bezpieczeństwo pieszych na drogach Rędzin jest nie wystarczające i należy podjąć działania które je zwiększą. Wszystkie zdarzenia dotyczące najechania na pieszego miały miejsce na jezdni, a nie w obrębie przejścia dla pieszych. Oznaczać to może, że liczba przejść dla pieszych jest wystarczająca i piesi nie stosują się do przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego i przekraczają jezdnię w miejscach niedozwolonych. Szczegółowe dane dotyczące rodzaju wypadków śmiertelnych w Rędzinach zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 57 Rodzaj wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015

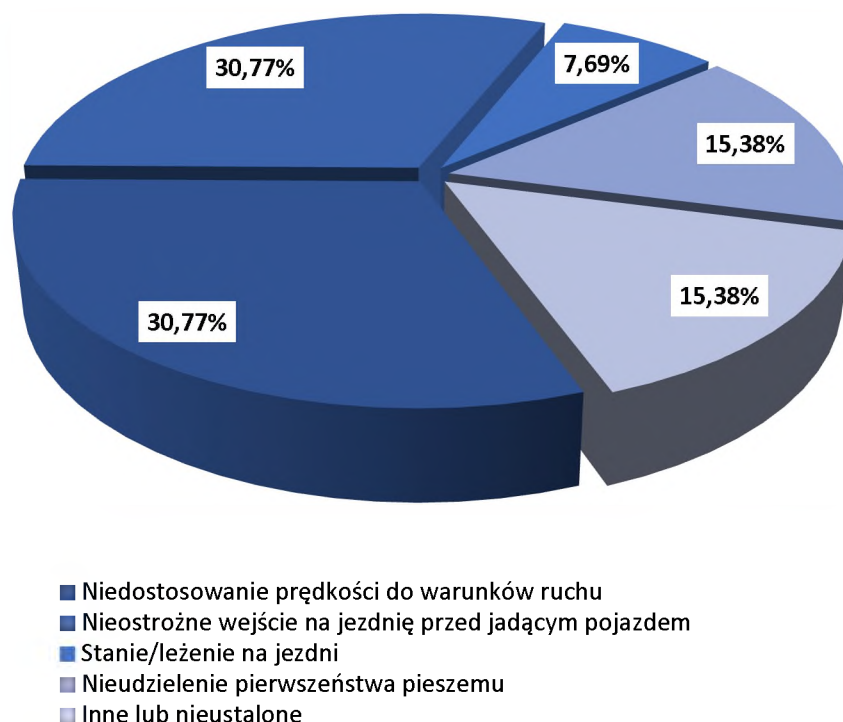


■ Najechanie na pieszego ■ Zderzenie pojazdów czołowe ■ Inne ■ Zderzenie pojazdów tylne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

Niecała połowa wypadków zaistniała ponieważ kierujący niedostosowani prędkości do warunków ruchu lub nie udzielili pierwszeństwa pieszemu. Prawie 40% wypadków śmiertelnych miała miejsce w wyniku nieprawidłowego zachowania się pieszych na drodze. Co do trzeciego wypadku doszło ponieważ pieszy nieostrożnie wkroczył na jezdnię przed jadący pojazd. Wszystkie przyczyny wypadków śmiertelnych zaistniałych w Rędzinach w latach 2007-2015 zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 58 Przyczyny wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

W związku z dużą wypadkowością z udziałem pieszych, postanowiono przeanalizować miejsca wypadków śmiertelnych z ich udziałem. Ulicami szczególnie niebezpiecznymi dla pieszych w Rędzinach są ulice Wolności i Warszawska, które biegną w ciągu drogi krajowej nr 91. To na nich dochodziło w latach 2007-2010 do największej liczby wypadków śmiertelnych (4 wypadki na Wolności i 2 na Warszawskiej). Po 2010 r. nie poniósł na nich śmierć żaden pieszy, co oznaczać może, że bezpieczeństwo tych dróg zostało zwiększone. Należy jednak nie zapominać, że jest to droga krajowa na której panuje duży ruch, pojazdy często poruszają się z nadmierną prędkością oraz znajduje się na niej mało przejść dla pieszych. Po 2010 r. doszło do 3 wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych. Wypadki miały miejsce na mniejszych drogach powiatowych (ul. Srebrna, Stalowa i Mykanowska). Szczegółowy podział wszystkich wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych do jakich doszło w Rędzinach w latach 2007-2015 zaprezentowano w poniższej tabeli i na mapie.

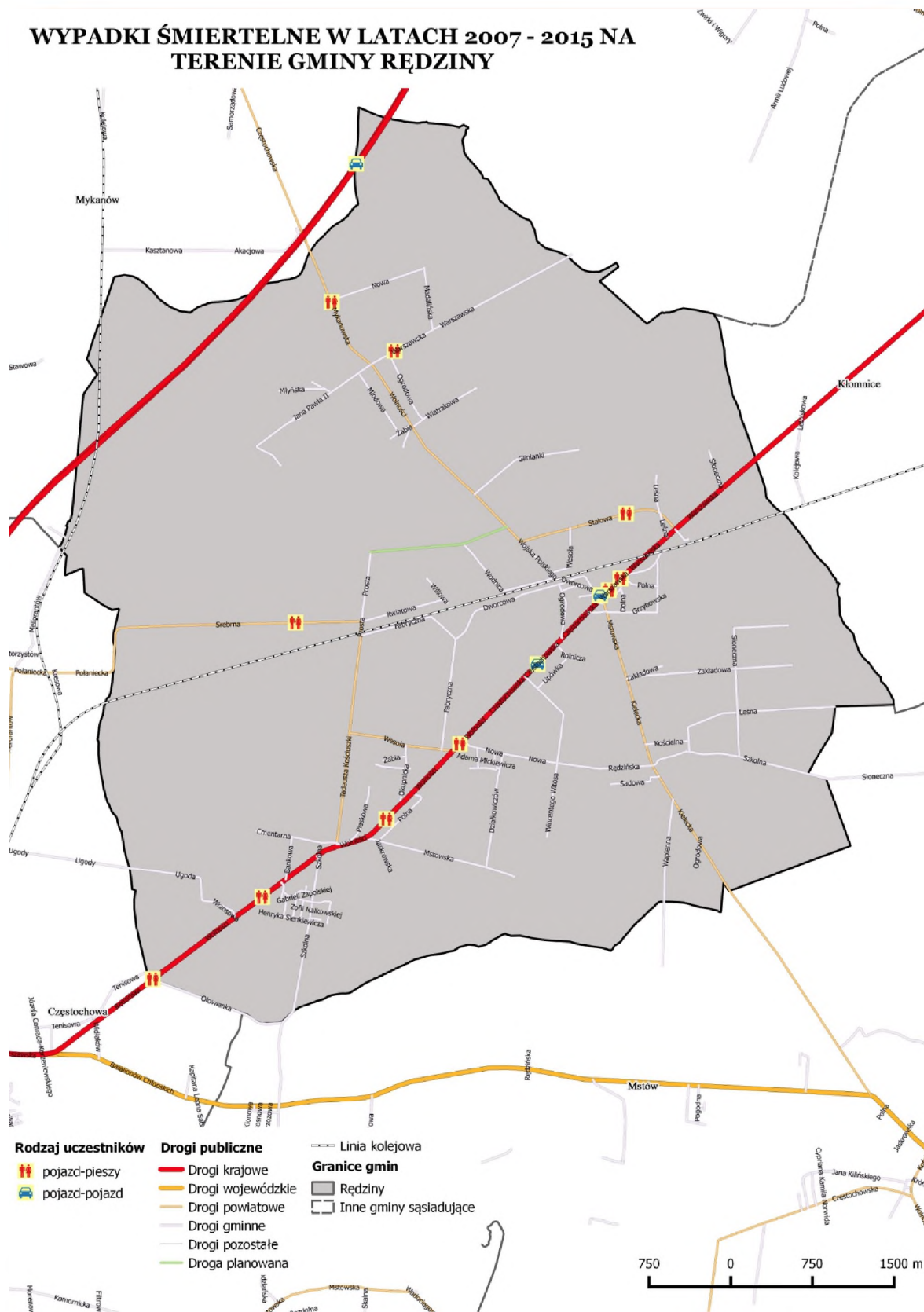
Większość wypadków z udziałem pieszych dotyczyła nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadący pojazd i przechodzenia w miejscu niedozwolonym. Oznacza to, że świadomość pieszych odnośnie zagrożenia jakie niesie ze sobą niestosowanie się do podstawowych zasad bezpieczeństwa jest bardzo niska. Należy wprowadzić w tym zakresie działania edukacyjne uświadamiające konieczność przekraczania jezdni w miejscach do tego przeznaczonych i stosowania elementów odblaskowych w sytuacji poruszaniu się piechotą po zmierzchu.

Tabela 12 Wypadki śmiertelne w Rędzinach w latach 2007-2015 w podziale na drogę/ulicę

Lp.	Data	Rodzaj zdarzenia	Rodzaj m-ca zdarzenia	Rodzaj uczestników	Przyczyna	ulica/nr drogi	Liczba zabitych
1.	12.09.2007	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	Wolności 161 DK-91	1
2.	03.11.2007	Najechanie na pieszego	Skrzyżowanie	Pojazd-pieszy	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	Wolności/Ołowianka	1
3.	11.10.2008	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	Kościelec ul. Warszawska 27	1
4.	11.11.2008	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	Wolności 211, DK-91	1
5.	10.03.2010	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	Wolności 70/72, DK-91	1
6.	24.07.2010	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Warszawska 7	1
7.	10.11.2010	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	Warszawska 29	1
8.	16.12.2011	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Stanie/leżenie na jezdni	Mykanowska 16	1
9.	06.11.2013	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Nieustalone	Srebrna 40	1
10.	24.09.2014	Najechanie na pieszego	Jezdnia	Pojazd-pieszy	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Stalowa 46	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie

WYPADKI ŚMIERTELNE W LATACH 2007 - 2015 NA TERENIE GMINY RĘDZINY



Źródło: Opracowanie własne

11.4 Rekomendacje działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Gminie Rędziny

Na terenie Rędzin najczęściej dochodzi do wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych. Główną przyczyną wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych jest:

- nieostrożne wchodzenie na jezdnię przed jadący pojazd,
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu,
- niedostosowanie przez kierowców prędkości do warunków ruchu.

Nieostrożne wchodzenie na jezdnię przed jadący pojazd może wynikać z niewystarczającej wiedzy pieszych na temat bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Piesi są niechronionymi uczestnikami ruchu, którzy w starciu z rozpędzonym pojazdem nie mają wielkich szans na przeżycie. Bardzo ważnym aspektem jest edukacja społeczeństwa na temat bezpiecznego poruszania się po drodze. Zaleca się szerokie propagowanie (poprzez szkoły, media, spotkania społeczne) używania elementów odblaskowych w czasie poruszania się poza terenem zabudowanym od zmierzchu do świtu zarówno przez pieszych i rowerzystów.

Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu może wynikać ze słabej znajomości przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych oraz słabej widoczności pieszych na drodze. Rekomenduje się, aby zastosować elementy spowalniające ruch (np. progi zwalniające). Co więcej, przejścia dla pieszych powinny być dobrze oznakowane i oświetlone, aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych poruszających się w godzinach wieczornych.

W związku z dużą liczbą prostych odcinków w Rędzinach, kierowcy poruszają się z nadmierną prędkością. Zaleca się zwiększenie liczby kontroli prędkości przez patrol Policji.

Na ulicy Wolności w Rędzinach znajduje się bardzo mała liczba przejść dla pieszych. Znajdują się one praktycznie tylko w okolicy przystanków autobusowych. W związku z małą ilością przejść, piesi przekraczają jezdnię w miejscach do tego nieprzeznaczonych, narażając się na zderzenie z poruszającymi się po drodze pojazdami. Rekomenduje się utworzenie na tej ulicy większej ilości przejść dla pieszych umożliwiających bezpieczne przekraczanie jezdni.

W roku 2010 dwie osoby zginęły na ulicy Warszawskiej w Rędzinach. Przyczyną wypadków było nieostrożne wejście przed jadący pojazd oraz poruszanie się kierowcy z nadmierną prędkością. Fakt, że droga w większości składa się z prostych odcinków, skutkuje poruszaniem się kierowców ze zbyt dużą prędkością. Zbyt mała liczba przejść dla pieszych powoduje, że ludzie przekraczają drogę w miejscach niedozwolonych. Rekomenduje się zwiększenie liczby przejść dla pieszych. Stan nawierzchni na ulicy Warszawskiej wymaga poprawy, szczególnie w zakresie szorstkości przed skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych. Istniejące przejścia dla pieszych powinny zostać lepiej oznakowane i oświetlone nocą.

Jedną z przyczyn wypadków śmiertelnych do których doszło na ulicy Mykanowskiej, Srebrnej i Stalowej w Rędzinach mogła być zła widoczność pieszych. Są to drogi o wielu odcinkach prostych zachęcające kierowców do przekraczania dozwolonej prędkości. Ulica Mykanowska i Stalowa posiadają chodniki, natomiast na ulicy Srebrnej piesi poruszają się

poboczem. Dużym problemem jest fakt, że mały odsetek pieszych używa elementy odblaskowe na ubraniu podczas poruszania się po terenie niezabudowanym lub po poboczu w warunkach złej widoczności lub po zmroku. Brak takich elementów albo ciemne kolory odzieży powodują, że pieszy nie jest widoczny, zwłaszcza w nocy lub przy złych warunkach atmosferycznych. W porze nocnych ograniczeń widoczności pieszy widziany jest przez kierowcę w świetle reflektorów z odległości:

- 16,5 m – pieszy w ciemnym ubraniu,
- 24,0 m – pieszy w czerwonym ubraniu,
- 36,0 m – pieszy w żółtym ubraniu,
- 54,0 m – pieszy w białym ubraniu,
- 150,0 m – pieszy wyposażony w elementy odblaskowe³.

Powyższe liczby wskazują, że konieczne są szerokie działania informacyjne i edukacyjne dotyczące stosowania elementów odblaskowych na odzieży przez pieszych poruszających się poboczem po zachodzie słońca. Rekomenduje się działania gminy polegające na popularyzacji i dystrybucji elementów odblaskowych w szkołach, aby zwiększyć bezpieczeństwo dzieci wracających pieszo do domu.

Rysunek 1 Rędziny, ul. Srebrna



Zródło: www.googlemaps.pl

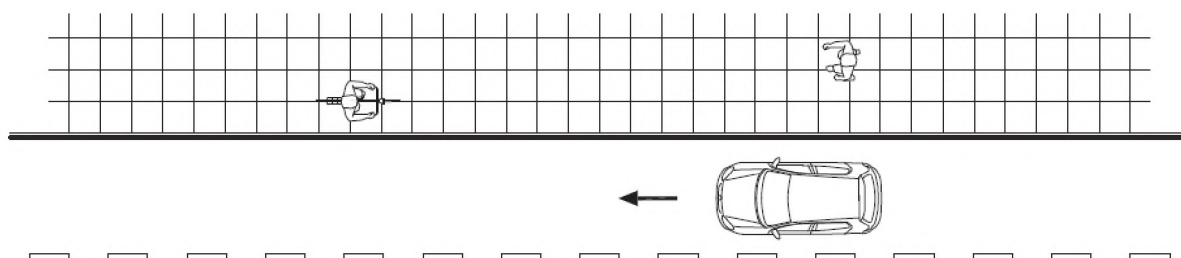
Przy skrzyżowaniu ulicy Stalowej i DK nr 91 powstał sklep wielobranżowy DINO. Sklep będzie stanowił poważny generator ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego. Ścieżka rowerowa budowana w ciągu drogi krajowej nr 91 powinna obejmować swoim zakresem dojazd do sklepu DINO.

Z roku na rok w Rędzinach wzrasta liczba wypadków z udziałem rowerzystów. Najefektywniejszym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego działaniem jest

³ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KRBRD, s. 153.

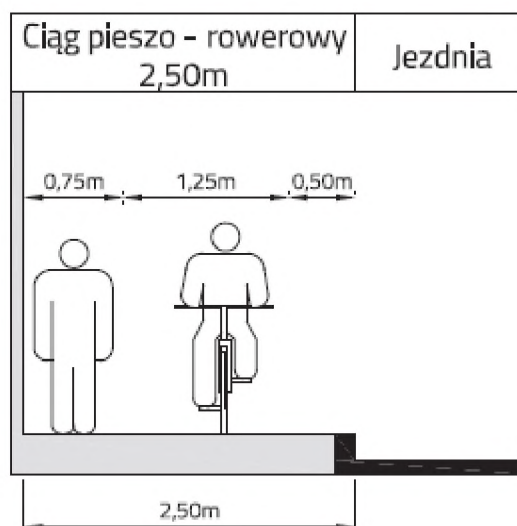
oddzielenie ruchu rowerowego od ruchu pojazdów. W związku ze wzrastającą liczbą wypadków z udziałem rowerzystów w Rędzinach, proponuje się kontynuację budowy ciągu pieszo-rowerowego w ciągu drogi krajowej nr 91 na terenie gminy.

Rysunek 2 Schemat ciągu pieszo-rowerowego



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KRBRD, s. 79.

Rysunek 3 Przykładowe wymiary ciągu pieszo-rowerowego



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KRBRD, s. 79.

Ciągi pieszo-rowerowe zapewniają pieszym i rowerzystom możliwość przemieszczania się wzdłuż jezdni przy wykorzystaniu tej samej przestrzeni w separacji od ruchu kołowego. Budowa ciągów pieszo-rowerowych wiąże się ze znaczną redukcją wypadków tych uczestników z pojazdami samochodowymi, a także poprawia mobilność pieszych i rowerzystów, przez co zapewniona zostaje dostępność do miejsc pracy, szkół, domów, sklepów, itd.

Reasumując, w celu likwidacji miejsc niebezpiecznych na obszarze gminy Rędziny, w odniesieniu zarówno do ruchu samochodowego jak i do ruchu pieszego oraz rowerowego, proponuje się ogólne działania dotyczące:

- poprawy szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniach i przed przejściami dla pieszych,

- budowę przejść dla pieszych z azylem „przesunięte”,
- unowocześnienie istniejących przejść poprzez zamontowanie ostrzegawczych świateł wmontowanych w jezdnię,
- lepsze oświetlenie przejść w nocy,
- usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
- zastosowanie luster drogowych w miejscach słabo widocznych dla kierujących,
- budowę ścieżek rowerowych i pasów pieszo-rowerowych,
- propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych.

Rysunek 4 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu



Rysunek 5 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz.2



11.5 Podsumowanie analizy bezpieczeństwa w Gminie Rędziny

Wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, a zarazem niedostrzeganym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, wymagającym zdecydowanych, stałych, wielokierunkowych działań prewencyjnych. Czynnikiem mającym decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są: człowiek, droga i pojazd. Wśród nich – jako czynnik sprawczy wypadków – na pierwsze miejsce wysuwa się człowiek; inne czynniki mają tu dużo mniejsze znaczenie. Według Komendy Głównej Policji to właśnie zachowanie człowieka na drodze i nieprzestrzeganie przepisów drogowych najczęściej prowadzi do wypadków. Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze gminy Rędziny to niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego nie tylko przez kierowców ale i pieszych. Co więcej, duży wpływ na wypadkowość ma niska jakość infrastruktury drogowej, mała liczba przejść dla pieszych i ciągów pieszo-rowerowych.

Podstawowym grzechem kierowców jest poruszanie się ze zbyt dużą prędkością oraz nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

Okolo 75% wypadków, do których dochodzi na terenie gminy Rędziny to wypadki z udziałem pieszych. Bezpieczeństwo tych uczestników ruchu jest ogromnie ważne, ponieważ śmiertelność pieszych jest bardzo duża. Najczęstszymi powodami wypadków z udziałem pieszych jest nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżający pojazd, nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu lub przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu. Wielu tego typu wypadków można uniknąć dzięki wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury dla pieszych, takiej jak przejścia dla pieszych czy ciągi pieszo-rowerowe.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu modernizację infrastruktury drogowej na terenie gminy Rędziny – należy poprawić jakość dróg i zwiększyć liczbę przejść dla pieszych. Należy skupić się również na edukacji społeczeństwa w kierunku pożądanych zmian zachowań (takich jak stosowanie elementów odblaskowych), zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

12. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie Gminy

Generatory ruchu to obiekty, które swoją funkcją mogą przyciągać znaczącą liczbę ludności. W kontekście zaplanowania dostosowanej sieci połączeń na terenie gminy Rędziny, należy zwrócić uwagę na generowanie ruchu głównie w obrębie gminy. Ruch wewnątrz gminy generowany jest głównie przez osoby dojeżdżające do szkoły i wracające z niej. Istotnym generatorem ruchu są również siedziby urzędów administracji samorządowej. Jednym z istotnych celów Planu Mobilności jest zapewnienie dostępu sieci transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, ale też schorowanych i starszym, dlatego lista generatorów ruchu zawiera w sobie obiekty leczenia znajdujące się w gminie Rędziny. Do kluczowych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie gminy Rędziny zaliczyć można:

- Obiekty handlowe,
- Szkoły podstawowe i ponadpodstawowe,
- Obiekty kultury,
- Lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne),
- Jednostki administracji,
- Tereny rekreacyjno-sportowe.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter podróży, które są do nich realizowane. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji czy obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie

11.1. Obiekty handlowe

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze obiekty handlowe na terenie gminy. Badania ankietowe wśród mieszkańców potwierdziły, że w tych obiektach mieszkańcy dokonują zakupów podstawowych artykułów spożywczych. Należy zaznaczyć, że spora grupa mieszkańców wybiera się do Częstochowy w celu zrobienia zakupów. Dużą popularnością cieszy się hipermarket Tesco (ul. Drogowców 43) oraz Galeria Jurajska.

Tabela 13 Obiekty handlowe w gminie Rędziny

Obiekty handlowe w gminie Rędziny		
	Obiekt	Adres
1.	Jaskółka Minimarket - Andrzej Plaskacz	ul. Nowa 4, 42-242 Rędziny
2.	Obiekty handlowo-usługowe w pawilonie przy ul. Nowej	ul. Nowa 4, 42-242 Rędziny
3.	Supermarket Dino	ul. Stalowa, 42-240 Rudniki

Źródło: opracowanie własne

11.2. Obiekty oświaty

Uczniowie szkół stanowią znaczną część korzystających z transportu publicznego, ze względu na wiek (brak prawa jazdy) lub możliwości finansowe (brak samochodu). Ruch wewnątrz gminy w dużej mierze tworzą rodzice wożący dzieci do przedszkoli. Na obiekty oświaty w gminie Rędziny składają się:

- 3 przedszkola,
- 5 szkół podstawowych,
- 1 gimnazjum.

W tabeli poniżej ujęto podstawowe informacje na temat placówek edukacyjnych w gminie Rędziny.

Tabela 14 Obiekty oświatowe w gminie Rędziny

Obiekty oświatowe w gminie Rędziny		
Przedszkola		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Gminne Przedszkole Publiczne im. Jana Brzechwy w Rędzinach	ul. Wolności 126, 42-242 Rędziny
2.	Gminne Przedszkole Publiczne w Rędzinach - Osiedlu	ul. Broniewskiego 7, 42-242 Rędziny
3.	Gminne Przedszkole w Kościelcu	ul. Wolności 90, Kościelec, 42-240 Rudniki
Szkoły		
1.	Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Rędzinach	ul. Szkolna 7 , 42-242 Rędziny
2.	Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kościelcu	ul. Wolności 93, Kościelec, 42-240 Rudniki
3.	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Koninie	ul. Szkolna 37, Konin, 42-240 Rudniki
4.	Szkoła Podstawowa im. Kazimierza Pułaskiego w Rędzinach Osiedlu	ul. Działkowiczów 3, 42-242 Rędziny
5.	Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Rudnikach	ul. Szkolna 11 , 42-240 Rudniki
6.	Gimnazjum im. Armii Krajowej w Rędzinach	ul. Działkowiczów 20 , 42-242 Rędziny

Źródło: opracowanie własne

11.3. Obiekty kultury

Na terenie gminy Rędziny funkcjonują obiekty kultury, do których zaliczyć można:

Tabela 15 Obiekty kultury zlokalizowane na terenie gminy Rędziny

Obiekty kultury		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Gminny Ośrodek Kultury w Rędzinach	ul. Mickiewicza 7, 42-242 Rędziny
2.	filia GOK w Mariance Rędzińskiej	ul. Srebrna 17, 42-242 Marianka Rędzińska
3.	Świetlica w Rudnikach	ul. Ogrodowa 10, 42-240 Rudniki
4.	Gminna Biblioteka W Rędzinach	ul. Mickiewicza 7, 42-242 Rędziny
5.	filia Biblioteki w Rudnikach	ul. Ogrodowa 10, 42-240 Rudniki
6.	fila Biblioteki w Kościelcu	ul. Wolności 98, 42-240 Rudniki

Źródło: opracowanie własne

11.4. Lecznictwo otwarte

Poniżej w tabeli ujęto czynne obiekty lecznictwa otwartego zlokalizowane na terenie gminy Rędziny.

Tabela 16 Obiekty lecznictwa otwartego zlokalizowane na terenie gminy Rędziny

Lecznictwo otwarte w gminie Rędziny		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Przychodnia lekarska OPTIMA	ul. Działkowiczów 20, 42-242 Rędziny
2.	Poradnia ogólna przychodni OPTIMA	ul. Warszawska 3, 42-240 Rudniki
3.	Poradnia ogólna przychodni OPTIMA	ul. Wolności 87, 42-240 Kościelec
4.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej. Przychodnia Lekarska Agata i Paweł Dydoń	ul. Działkowiczów, 20, 42-242 Rędziny

Źródło: opracowanie własne

11.5. Jednostki administracji

W gminie Rędziny znajdują się również jednostki administracji państwowej i samorządowej.

W opracowaniu uwzględniono następujące typy jednostek: urząd gminy, urząd pocztowy, komisariat policji i straży pożarnej oraz ośrodek pomocy społecznej. Jednostki administracji państwowej funkcjonujące w gminie Rędziny zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 17 Obiekty Administracji Państwowej i Samorządowej w gminie Rędziny

Jednostki administracji w gminie Rędziny		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Urząd Gminy	ul. Wolności 87, 42-242 Rędziny
2.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Mickiewicza 7, 42-242 Rędziny
3.	Urząd Pocztowy	ul. Wolności 87, 42-242 Rędziny
4.	Urząd Pocztowy Filia	ul. Ogrodowa 13, 42-440 Rudniki
5.	Agencja Poczta Rędziny	ul. Nowa 2a, 42-242 Rędziny
6.	Posterunek Policji	ul. Mickiewicza 7, 42-242 Rędziny
7.	OSP Rędziny	ul. Szkolna, 42-242 Rędziny
8.	OSP Rudniki	ul. Mstowska 1a, 42-240 Rudniki
9.	OSP Kościelec	ul. Wolności 98, 42-240 Kościelec
10.	OSP Konin	ul. Kielecka 33, 42-240 Kościelec

Źródło: opracowanie własne

11.6. Tereny rekreacyjno – sportowe

Na terenie gminy występują liczne miejsca służące do rekreacji i uprawiania sportu. Najważniejsze obiekty rekreacyjno-sportowe na mapie gminy to:

Tabela 18 Tereny rekreacyjno - sportowe funkcjonujące na terenie gminy Rędziny

Obiekty i tereny rekreacyjne w gminie Rędziny		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Gminna Hala Sportowa i boisko Orlik w Rędzinach	ul. Działkowiczów 20, 42-242 Rędziny
2.	Ogródki działkowe P.O.D. "Oaza"	ul. Działkowiczów 19, 42-242 Rędziny
3.	Plac rekreacyjny w sołectwie Kościelec	Sołectwo Kościelec
4.	Staw w Madalinie	Sołectwo Kościelec
5.	Kamieniołom „Lipówka”	Sołectwo Rudniki
6.	Lądowisko Częstochowa – Rudniki, w tym plac zabaw	ul. Jana Pawła II 101, Kościelec, 42-240 Rudniki
7.	Kręgielnia i bawilandia Hula Kula	ul. Wolności 220, 42-242 Rędziny

Źródło: opracowanie własne

11.7. Kościoły i cmentarze

Na terenie gminy funkcjonują 3 obiekty, w których mogą gromadzić się wierni aby uczestniczyć w modlitwie liturgicznej. Ponadto na obszarze gminy zlokalizowano 2 cmentarze.

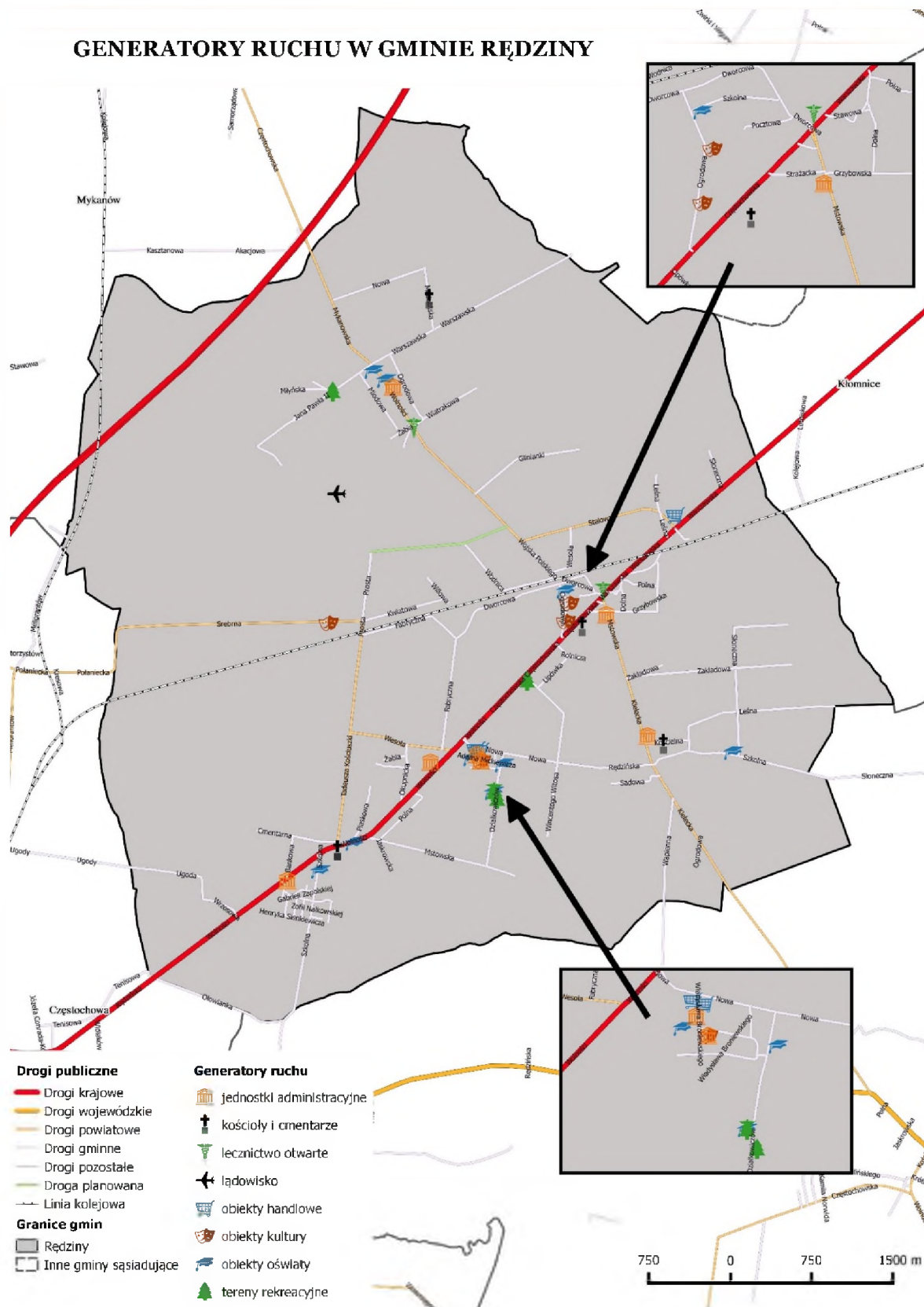
Tabela 19 Kościoły i cmentarze na terenie gminy Rędziny

Kościoły i cmentarze w gminie Rędziny		
	<i>obiekt</i>	<i>adres</i>
1.	Parafia rzymsko-katolicka p.w. Św. Otyli w Rędzinach	ul. Wolności 117, 42-242 Rędziny
2.	Cmentarz parafii Św. Otylii	ul. Wolności 117, 42-242 Rędziny
3.	Parafia rzymsko-katolicka Miłosierdzia Bożego w Rudnikach	ul. Częstochowska 7, 42-240 Rudniki
4.	Cmentarz parafialny	ul. Madalińska, 42-240 Kościelec
5.	Parafia Podwyższenia Krzyża Świętego w Koninie	ul. Kościelna 4, Konin 42-240 Rudniki

Źródło: opracowanie własne

Powyżej wskazane generatory ruchu stanowią zatem istotny czynnik mający wpływ na wielkość potoków ruchu w transporcie osób i rzeczy. Pełnione funkcje generatorów determinują charakter podróży (obligatoryjne, codzienne do pracy) bądź też realizowane okazjonalnie, nieregularnie.

GENERATORY RUCHU W GMINIE RĘDZINY



Źródło: Opracowanie własne

13. Podsumowanie diagnozy obszarów strategicznych

Obecne zachowania komunikacyjne mieszkańców mają wiele wspólnego z ideą mobilności. Jest to przede wszystkim widoczne w przemieszczaniach pieszych oraz w wykorzystaniu roweru. Aby ograniczyć redukcję zanieczyszczeń powietrza, emisji spalin i gazów cieplarnianych oraz hałasu na obszarze Aglomeracji Częstochowskiej, w tym na obszarze gminy Rędziny należy zachęcać mieszkańców do zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych. W tym celu należy promować komunikację publiczną, podróżowanie rowerem oraz przemieszczenia piesze. Opracowywany Plan Mobilności ma na celu promowanie transportu zbiorowego i zielonej mobilności mieszkańców.

Interesariusze systemu transportowego gminy wskazywali, że atrakcyjność komunikacji publicznej, a tym samym jej wykorzystanie będzie zwiększone poprzez następujące działania:

- Powstanie szybkich, dogodnych połączeń autobusowych (do Częstochowy)
- Powstanie linii wewnątrzgminnej (zapewniającej dostępność do Ośrodka Zdrowia)
- Znaczne obniżenie cen biletów w komunikacji publicznej,

Interesariusze wskazali również pożądane kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej. W opinii wszystkich przebadanych grup wiekowych budowa dróg rowerowych spowoduje zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu. Inne wskazywane działania komplementarne to budowa parkingów dla rowerów oraz wypożyczalnia rowerów. Działania te przyczynią się także do zwiększenia rekreacyjnego wykorzystania roweru, które ma korzystny wpływ na kondycję fizyczną i stan zdrowia.

Zebrane dane i opinie odnośnie potrzeb inwestycyjnych będą podstawą do opracowania w dalszej kolejności planów działania na rzecz komunikacji publicznej, ruchu samochodowego, pieszego, ruchu rowerowego, polityki parkingowej oraz szeroko rozumianej mobilności.

Jednak należy mieć świadomość, że zmiana zachowań komunikacyjnych to proces długotrwały i żmudny, wymagający działań inwestycyjnych, a następnie promocyjnych i edukacyjnych. Osiągnięcie zakładanych efektów i rezultatów będzie rozłożone w czasie.

Spis tabel

Tabela 1 Pomioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w 2014 r.....	18
Tabela 2 Liczba mieszkań w Rędzinach i ich przeciętna powierzchnia użytkowa.....	19
Tabela 3 Zadania zbieżne z założeniami Planu Mobilności dla Gminy Rędziny zaproponowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Rędziny.....	24
Tabela 4 Strategiczne płaszczyzny rozwoju powiatu częstochowskiego.....	28
Tabela 5 lista przystanków na terenie gminy Rędziny.....	60
Tabela 6 Cennik opłat za bilety jednorazowe.....	62
Tabela 7 Cennik opłat za bilety okresowe.....	62
Tabela 7 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu komunikacją autobusową mieszkańców gminy Rędziny.....	68
Tabela 8 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu samochodowego mieszkańców gminy Rędziny.....	80
Tabela 9 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu pieszego mieszkańców gminy Rędziny.....	86
Tabela 10 Macierz kierunków przemieszczeń ruchu rowerowego mieszkańców gminy Rędziny.....	89
Tabela 11 Wypadki śmiertelne w Rędzinach w latach 2007-2015 w podziale na drogę/ulicę.....	105
Tabela 12 Obiekty handlowe w gminie Rędziny.....	113
Tabela 13 Obiekty oświatowe w gminie Rędziny.....	114
Tabela 14 Obiekty kultury zlokalizowane na terenie gminy Rędziny.....	114
Tabela 15 Obiekty lecznictwa otwartego zlokalizowane na terenie gminy Rędziny.....	115
Tabela 16 Obiekty Administracji Państwowej i Samorządowej w gminie Rędziny.....	115
Tabela 17 Tereny rekreacyjno - sportowe funkcjonujące na terenie gminy Rędziny.....	116
Tabela 18 Kościoły i cmentarze na terenie gminy Rędziny.....	116

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba mieszkańców gminy Rędziny w latach 2002-2014	9
Wykres 2 Gęstość zaludnienia w gminie Rędziny w latach 2002-2014.....	10
Wykres 3 Struktura mieszkańców gminy Rędziny według płci w 2014 r.....	10
Wykres 4 Struktura mieszkańców gminy według ekonomicznych grup wieku w 2014 r.....	11
Wykres 5 Piramida wieku i płci mieszkańców gminy Rędziny w 2014 r.	11
Wykres 6 Współczynnik obciążenia demograficznego w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	12
Wykres 7 Indeks starości demograficznej w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	13
Wykres 8 Struktura urodzeń i zgonów w gminie Rędziny.....	13
Wykres 9 Liczba urodzeń na 1000 mieszkańców w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	14
Wykres 10 Liczba zgonów na 1000 mieszkańców w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	14
Wykres 11 Współczynnik przyrostu naturalnego w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	15
Wykres 12 Struktura zameldowań i wymeldowań w gminie Rędziny.....	16
Wykres 13 Wskaźnik salda migracji w gminie Rędziny, powiecie częstochowskim oraz województwie śląskim w wybranych latach.....	16
Wykres 14 Przyrost rzeczywisty, przyrost naturalny oraz saldo migracji w gminie Rędziny w latach 2002-2014	17
Wykres 15 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w %	18
Wykres 16 Liczba podmiotów gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne na terenie gminy Rędziny	19
Wykres 17 Wyposażenie mieszkań w instalacje techniczno-sanitarne w Rędzinach.....	20
Wykres 18 Struktura przestrzenna odpowiedzi.....	56
Wykres 19 Struktura wieku ankietowanych mieszkańców gminy Rędziny	57
Wykres 20 Aktywność zawodowa ankietowanych mieszkańców gminy Rędziny	57
Wykres 21 Częstotliwość korzystania z komunikacji autobusowej przez mieszkańców Rędzin	65
Wykres 22 Osoby korzystające z komunikacji autobusowej	66
Wykres 23 Ocena komunikacji autobusowej przez mieszkańców Rędzin	66
Wykres 24 Powody korzystania z komunikacji autobusowej.....	67
Wykres 25 Powody korzystania z własnego środka transportu.....	67
Wykres 26 Godziny rozpoczęcia podróży wyjazdowych komunikacją autobusową z domu w podziale na motywację.....	69
Wykres 27 Godziny rozpoczęcia powrotów do domu komunikacją autobusową w podziale na motywacje	70
Wykres 28 Struktura wieku ankietowanych osób.....	71
Wykres 29 Aktywność zawodowa ankietowanych osób.....	72
Wykres 30 Ocena komunikacji zbiorowej w wybranych obszarach.....	72
Wykres 31 Akceptowalny czas dojścia na przystanek komunikacji zbiorowej	73

Wykres 32 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej.....	73
Wykres 33 Powody korzystania z komunikacji zbiorowej.....	74
Wykres 34 Czynniki warunkujące korzystanie z rower w codziennych dojazdach.....	75
Wykres 35 Lokalizacja początku podróży badanych osób.....	75
Wykres 36 Lokalizacja końca podróży badanych osób.....	76
Wykres 37 Liczba środków transportu posiadanych przez gospodarstwa domowe.....	78
Wykres 38 Częstotliwość korzystania z samochodów przez mieszkańców Rędzin.....	79
Wykres 39 Motywacje podróży realizowanych samochodem.....	80
Wykres 40 Godziny rozpoczęcia podróży wyjazdowych realizowanych samochodem z domu w podziale na motywację.....	82
Wykres 41 Godziny rozpoczęcia powrotów do domu realizowanych samochodem w podziale na motywację.....	83
Wykres 42 Motywacje podróży realizowanych pieszo.....	85
Wykres 43 Liczba środków transportu posiadanych przez gospodarstwa domowe.....	88
Wykres 44 Częstotliwość korzystania z roweru przez mieszkańców Rędzin.....	88
Wykres 45 Warunki korzystania z roweru.....	89
Wykres 46 Motywacje podróży realizowanych rowerem.....	90
Wykres 47 Czynniki powodujące wzrost liczby rowerowych podróży.....	90
Wykres 48 <i>Udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka.....</i>	94
Wykres 49 Zmiana ryzyka na przestrzeni lat 2005-2012.....	95
Wykres 50 Liczba wypadków drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015.....	98
Wykres 51 Liczba kolizji w gminie Rędziny w latach 2007-2015.....	99
Wykres 52 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015.....	99
Wykres 53 Liczba rannych w wypadkach drogowych w gminie Rędziny w latach 2007-2015.....	100
Wykres 54 Wypadki z rowerzystami w Rędzinach w latach 2006-2014.....	100
Wykres 55 Liczba wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015.....	101
Wykres 56 Udział liczby wypadków śmiertelnych do liczby wypadków bez ofiar śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015.....	102
Wykres 57 Rodzaj wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015.....	103
Wykres 58 Przyczyny wypadków śmiertelnych w Rędzinach w latach 2007-2015.....	104

Spis rysunków

Rysunek 1 Rędziny, ul. Srebrna.....	108
Rysunek 2 Schemat ciągu pieszo-rowerowego	109
Rysunek 3 Przykładowe wymiary ciągu pieszo-rowerowego	109
Rysunek 4 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu	110
<i>Rysunek 5 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz.2</i>	<i>111</i>

Spis map

Mapa 1 Położenie gminy na terenie obszaru powiatu częstochowskiego	8
Mapa 3 Rejony objęte badaniami ankietowymi.....	55
Mapa 4 Układ drogowy wschodniej części powiatu częstochowskiego.....	77
Mapa 5 Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w województwie śląskim w latach 2010-2012	93
Mapa 6 Mapa ryzyka indywidualnego – najechanie na pieszego w latach 2010-2012	95
Mapa 7 Mapa ryzyka indywidualnego - zderzenia boczne w latach 2010-2012.....	96
Mapa 8 Mapa ryzyka indywidualnego w latach 2010-2012 - Sprawca pod wpływem alkoholu	97
Mapa 9 Mapa ryzyka indywidualnego – wypadki z rowerzystami w latach 2010-2012	97